

# Umsetzungskonzept zur wasser- touristischen Erschließung der Wasserwege und -straßen auf der Achse Eberswalde – Schwedt

## Endbericht

30. September 2013



Geschäftsführer:  
Dipl.-Volksw. Andreas Lorenz  
Dipl.-Kfm. Cornelius Obier

Wissenschaftliche Leitung:  
Prof. Dr. Edgar Kreilkamp  
Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack

### **Büro Berlin**

Tempelhofer Ufer 23/24  
10963 Berlin  
Tel. 030.21 45 87 0  
Fax 030.21 45 87 11  
[berlin@projectm.de](mailto:berlin@projectm.de)

### **Büro Lüneburg**

Vor dem Roten Tore 1  
21335 Lüneburg  
Tel. 04131.7 89 62 0  
Fax 04131.7 89 62 29  
[lueneburg@projectm.de](mailto:lueneburg@projectm.de)

### **Büro München**

Wilhelm-Kuhnert-Straße 26  
Tel. 089.614 66 08 0  
Fax 089.614 66 08 5  
[muenchen@projectm.de](mailto:muenchen@projectm.de)

### **Büro Trier**

Am Wissenschaftspark 25+27  
54296 Trier  
Tel. 0651.9 78 66 0  
Fax 0651.9 78 66 18  
[trier@projectm.de](mailto:trier@projectm.de)

### **Kontakt:**

Dipl.-Betriebswirt  
**Matthias Wedepohl**  
Büro Berlin  
[matthias.wedepohl@projectm.de](mailto:matthias.wedepohl@projectm.de)

[www.projectm.de](http://www.projectm.de)



## Inhaltsverzeichnis

1.	Projekthintergrund und -ziele .....	6
2.	Wassertouristische Ausgangssituation .....	9
2.1	Finowkanal.....	9
2.2	Nationalparkregion Unteres Odertal.....	16
3.	Wassertouristische Entwicklungspotenziale.....	21
3.1	Finowkanal motorisierter Bootstourismus .....	21
3.1.1	Marktbedingungen.....	21
3.1.2	Gewässerpotenziale .....	23
3.1.3	Wettbewerbssituation .....	24
3.1.4	Nachfragepotenziale.....	27
3.2	Finowkanal Kanutourismus.....	31
3.2.1	Marktbedingungen.....	31
3.2.2	Gewässerpotenziale .....	31
3.2.3	Wettbewerbssituation .....	32
3.2.4	Nachfragepotenziale.....	34
3.3	Finowkanal Flusskreuzfahrten .....	36
3.4	Finowkanal Fahrgastschiffahrt .....	37
3.5	Fazit Potenzialeinschätzung Finowkanal.....	38
3.6	Entwicklungsszenarien .....	39
3.7	Nationalparkregion Unteres Odertal motorisierter Bootstourismus .....	43



3.7.1	Gewässerpotenziale .....	43
3.7.2	Wettbewerbssituation .....	43
3.7.3	Nachfragepotenziale .....	45
3.8	Nationalparkregion Unteres Odertal Kanutourismus .....	48
3.8.1	Gewässerpotenziale .....	48
3.8.2	Wettbewerbssituation .....	48
3.8.3	Nachfragepotenziale .....	50
3.9	Nationalparkregion Unteres Odertal Flusskreuzfahrten .....	51
3.10	Nationalparkregion Unteres Odertal Fahrgastschiffahrt.....	51
3.11	Fazit Potenzialeinschätzung Nationalparkregion Unteres Odertal .....	52
<b>4.</b>	<b>Ziele und Strategien der wassertouristischen Entwicklung ...</b>	<b>53</b>
4.1	Finowkanal.....	53
4.1.1	Marktpositionierung .....	53
4.1.2	Zielgruppen .....	54
4.1.3	Zielsetzungen der weiteren Entwicklung des Wassertourismus auf dem Finowkanal .....	57
4.1.4	Schlüsselstrategien .....	59
4.2	Nationalparkregion Unteres Odertal.....	60
4.2.1	Marktpositionierung .....	60
4.2.2	Zielgruppen .....	61
4.2.3	Ziele zur weiteren Entwicklung des Wassertourismus im Revier	64
4.2.4	Schlüsselstrategien .....	65



5.	Handlungsprogramm Finowkanal .....	66
5.1	Schlüsselprojekt Betreiber- und Finanzierungsmodell.....	66
5.2	Schlüsselprojekt Qualifizierung Infrastruktur.....	72
5.3	Schlüsselprojekt Elektromobilität auf dem Wasser .....	84
5.4	Schlüsselprojekt wassertouristisches Informations- und Leitsystem .....	86
5.5	Schlüsselprojekt wassertouristischer Internetauftritt .....	88
5.6	Weitere Maßnahmen.....	90
6.	Handlungsprogramm Nationalparkregion Unteres Odertal .....	93
6.1	Schlüsselprojekt Infrastrukturausbau.....	93
6.1.1	Schlüsselprojekt Entwicklung und Vermarktung grenzüberschreitenden Kanurundtouren .....	100
6.2	Weitere Maßnahmen.....	103



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: integrierte Betrachtung Wassertourismus.....	7
Abbildung 2: Entwicklung der Sportbootschleusungen auf Finowkanal .....	14
Abbildung 3: Verteilung Kanuten und Motorboote	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
Abbildung 4: Entwicklung Sportbootschleusungen Havel-Oder-Wasserstraße	19

Dieses Projekt wurde gefördert durch den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung



# 1. Projekthintergrund und -ziele

Die beiden Regionalen Wachstumskerne (RWK) Eberswalde und Schwedt sind gewässerseitig durch die Gewässerachse Finowkanal, Oder und Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (HoFrieWa) miteinander verbunden. Daraus ergeben sich wassertouristische Entwicklungspotenziale sowohl in der Vernetzung untereinander als auch in der solitären Gewässerbetrachtung. Vor dem Hintergrund veränderter Qualitätsanforderungen bei den Wassertouristen, der Reformbestrebungen des Bundes für die Wasserstraßen und der für 2015 zu erwartenden Schiffbarkeit des Langen Trödels für motorisierte Sportboote haben die beiden RWK das Tourismusberatungsunternehmen PROJECT M beauftragt zu prüfen, wie diese Potenziale künftig noch konsequenter erschlossen werden können und auf diese Weise mit dem Finowkanal höhere wirtschaftliche Effekte erzielt werden können. Wie die Bootsurlauberbefragung in Brandenburg aus dem Jahr 2009 ermittelt hat, liegen die durchschnittlichen Tagesausgaben von Kanuten und motorisierten Wasserwanderern zwischen 20 und 25 Euro.<sup>1</sup> Hinzu kommen indirekte Effekte durch den Finowkanal als weicher Standortfaktor und als Image- und Bekanntheitsträger für die Region. Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung der wassertouristischen Potenziale des Finowkanals ein wichtiger Beitrag der Regionalentwicklung.



Quelle: Jübermann-Verlag

<sup>1</sup> Landesweite Befragung von 2.000 Bootsurlaubern. PROJECT M und Tourismuskontor im Auftrag des Netzwerkes „Aktiv in der Natur“

Die Erarbeitung des Umsetzungskonzeptes basiert auf einem integrierten Betrachtungsansatz im Zusammenspiel der Gewässerpotenziale, der Infrastruktur, der wassertouristischen Angebotsgestaltung, der landseitigen Vernetzungspotenziale und der Vermarktung.

Abbildung 1: integrierte Betrachtung Wassertourismus

Quelle: PROJECT M, eigene Darstellung

Der Blick allein auf die Infrastruktur ist für die Wassertourismusedwicklung auf dem Finowkanal viel zu kurz gegriffen. Infrastruktur für sich betrachtet ist lediglich die Grundlage für die Vermarktungsfähigkeit, bewirkt aber noch keine Nachfrage. Andersherum gilt allerdings, wenn die Infrastruktur nicht stimmt, bleiben die Gäste aus. Wichtig ist deshalb eine vernetzte Herangehensweise, die das Gesamtprodukt im Blick hat.

Die Bearbeitung erfolgte schrittweise in mehreren Erkenntnisschritten:

1. Wie sind die Gewässer derzeit wassertouristisch aufgestellt, welchen Handlungsbedarf gibt es vor dem Hintergrund der Markt-Kundenanforderungen?
2. Welche Entwicklungspotenziale sind bei einer realistischen Betrachtung unter Berücksichtigung der Rahmen- und Marktbedingungen, der Gewässerpotenziale und der Wettbewerbssituation für die relevanten Wassertourismussegmente möglich?
3. Wie soll künftig die wassertouristische Ausrichtung aussehen, welche Ziele und Strategien sind zu verfolgen?
4. Was muss getan werden, damit die gesetzten Ziele auch erreicht werden können?



Im Ergebnis ist ein Drehbuch für die weitere wassertouristische Ausrichtung beider Gewässer entstanden. Damit liegt eine inhaltlich schlüssige und eindeutig nachvollziehbare Konzeption zur weiteren wassertouristischen Entwicklung der Gewässer vor.

Das Umsetzungskonzept wurde in einem fünfmonatigen Bearbeitungsprozess entwickelt, in dem von Anfang an auf eine intensive Beteiligung der regionalen Akteure geachtet wurde. Es wurden zahlreiche persönliche Gespräche mit wassertouristischen Akteuren/Anbietern vor Ort geführt und alle relevanten Wassertourismusstandorte persönlich begutachtet. Im Rahmen einer projektbegleitenden Steuerungsgruppe<sup>2</sup> wurden die Zwischenergebnisse präsentiert und diskutiert. Am 07. August 2013 fand in Eberswalde eine spezielle Fokusrunde zum Finowkanal statt, um dort die bis dato gewonnenen Erkenntnisse einem größeren Teilnehmerkreis vorzustellen. Für den Bereich des Unteren Odertals wurden die Ergebnisse auf der Tourismuskonferenz des Tourismusvereines Nationalparkregion Unteres Odertal am 21. August 2013 öffentlichkeitswirksam präsentiert. Die finalen Ergebnisse werden am 30. September 2013 in Eberswalde auf einer Abschlusskonferenz vorgestellt.

---

<sup>2</sup> Frau Bergelt und Herr Dr. König – Stadt Eberswalde, Amt für Wirtschaftförderung und Tourismus, Herr Ritter – KAG Finowkanal, Frau Pagel – WITO, Frau Hoppe und Frau Herbelschmidt – Stadt Schwedt Wirtschaftsförderung, Frau Pätzold – Tourismusverein Nationalparkregion Unteres Odertal, Frau Wendt – Nationalpark Unteres Odertal





## 2. Wassertouristische Ausgangssituation

### 2.1 Finowkanal

#### **Wassertouristische Rahmenbedingungen**

- Erhebliche Nachfrageeffekte im motorisierten Wasserwandern sind 2015 mit der Eröffnung des Langen Trödels zu erwarten. Der Umfang lässt sich nicht genau vorhersagen, jedoch dürfte für 2015 und 2016 mit einer Verdoppelung des motorisierten Bootsverkehrs zu rechnen sein. Die Gründe hierfür liegen in der dann deutlich besseren Erreichbarkeit des Finowkanals für Bootstouren aus den Gewässern im nördlichen Brandenburg bzw. der Mecklenburgischen Seenplatte, der Möglichkeit, die gesamte Strecke auch mit Charterschein befahren zu können sowie einem grundsätzlich zu vermutenden Neugiereffekt. Dafür sprechen auch die Überfüllung des Gewässersystems im nördlichen Brandenburg in der Hauptsaison und die hohe Bereitschaft bei Charterkunden, neue Gewässer zu erkunden. Viele Charterkunden, die schon mehrfach in der Mecklenburgischen Seenplatte unterwegs waren, werden deshalb auch einmal eine Bootsreise zum Finowkanal unternehmen. Für den Finowkanal ist dies aber nicht nur eine Chance, sondern bedeutet auch eine Verpflichtung, den neuen Gästen ein positives Urlaubserlebnis zu vermitteln. Dies setzt eine an die höhere Bootszahl angepasste Infrastruktur voraus.
- Die wassertouristische Zukunft des Finowkanals hängt entscheidend von funktionstüchtigen Schleusen ab. Schon die Schließung nur einer Schleuse hätte zur Folge, dass der Finowkanal nicht mehr durchgängig zu befahren wäre und damit erheblich an wassertouristischer Attraktivität verlieren würde. Ob für alle Schleusen auch künftig der Betrieb sichergestellt werden kann, ist vor dem Hintergrund des hohen Sanierungsbedarfs bei einzelnen Schleusen (v. a. Stecher und Liepe) unsicher, zumal der Bund als Eigentümer vermutlich nicht gewillt sein wird, weitere Finanzmittel in den Erhalt der wassertouristischen Nutzung der Schleusen zu investieren. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs und der Unklarheit darüber, wie diese Sanierung finanziert werden kann, ist die Schließung einzelner Schleusen innerhalb der nächsten zehn Jahre ein realistisches Drohszenario. Unklar ist nur der genaue Zeitpunkt wann diese Situation eintreten wird respektive die Offenhaltung der Schleusen aus Gründen der Verkehrssicherheit durch das WSA nicht mehr zu verantworten sein wird. Um die wassertouristische Existenz des Finowkanals nicht zu gefährden, besteht dringender Handlungsbedarf, eine Lösung für diese Problematik zu finden.

Da aus denkmalrechtlichen Gründen eine Automatisierung der Schleusen nicht in Frage kommt, besteht die zweite große Herausforderung in einer Sicherstellung der personellen



Betriebung der Schleusen. In den letzten Jahren wurde dies weitestgehend über den Zweiten Arbeitsmarkt sichergestellt. Der Nachteil dieses Modells liegt in einem mitunter wenig motivierten und wenig freundlichen Personal. Der neue Ansatz, die Schleusen durch stärker motivierte ehrenamtliche Personen zu betreiben, ist vor diesem Hintergrund ein Schritt in die richtige Richtung. Ob damit dauerhaft die gesamte Betreuung sichergestellt werden kann, lässt sich nach der kurzen Erprobungszeit noch nicht endgültig beantworten. Innovative Lösungsansätze für die Schleusenbetreuung, z. B. mit Touristen (Urlaub an der Schleuse oder Urlaub als Schleusenwärter), sollten deshalb durchaus in die weiteren Überlegungen mit einbezogen werden.

### Infrastruktur

- Die Infrastrukturausstattung für **Motorboote** ist mit Ausnahme des Wasserwanderrastplatzes (WWR) in Finowfurt und der Marina Eisvogel unzureichend. Dies gilt im besonderen Maße für das Stadtgebiet Eberswalde sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht. Die mit der Eröffnung des Langen Trödels zu erwartenden steigenden Motorbootzahlen dürften gerade im Bereich des Stadtzentrums Eberswalde zu erheblichen Kapazitätsengpässen (und in Folge zu Unmut bei den Bootsurlaubern) führen. Problematisch ist die Situation auch in Marienwerder, wo es bislang für größere Motorboote keine nutzergerechte Anlegesituation gibt. Hinzu kommt, dass entlang des gesamten Finowkanals die Anlegesituation wenig transparent ist. Für Bootsfahrer ist unklar, wo mit welchem Boot angelegt werden kann und wie lange dort verweilt werden darf (keine durchgängige Ausstattung mit der Gelben Welle o. ä.). Mit Ausnahme der Anlegestelle Finowkanal-Park, die zumindest Strom- und Wasserversorgung bietet, gibt es in Eberswalde keine Liegemöglichkeiten mit Servicemerkmalen für Boot und Bootsnutzer. Überhaupt nicht vorhanden sind offizielle Slipanlagen, an denen Bootseigner ihre Motorboote ins Wasser bringen können. Insgesamt dürfte der Finowkanal mit der derzeitigen Infrastrukturausstattung nicht in der Lage sein, die ab 2015 wahrscheinlich deutlich höheren motorisierten Bootsverkehre nutzergerecht zu bedienen.
- **Kanuten** finden gute Übernachtungsmöglichkeiten im östlichen (Triangel Camp) und im westlichen Gewässerbereich (Marina Eisvogel). Im mittleren Bereich (Eberswalde) fehlen hingegen kanutengerechte Übernachtungsmöglichkeiten vollständig. Die große Mehrheit der Kanuten, für die der sportliche Aspekt bei einer Kanutour nicht im Vordergrund steht, benötigt für die Befahrung des gesamten Finowkanals etwa zwei Tage und damit auch eine geeignete Übernachtungssituation im mittleren Bereich des Finowkanals (Stadtgebiet Eberswalde). Dieses Defizit verhindert bislang die Entwicklung von, im Vergleich zu Tagestouren, wirtschaftlich für die Anrainerorte deutlich attraktiveren Übernachtungstouren. Ein großes Defizit sind darüber hinaus die gänzlich fehlenden Ein- und Ausstiegstellen für Kanus. Das hat zur Konsequenz, dass Kanutouristen mit eigenem Boot ihr Boot nicht bzw. nur unter



schwierigen Bedingungen einsetzen können. Die kanutouristischen Potenziale können unter den beschriebenen Defiziten nicht im möglichen Umfang genutzt werden.

### **Wassertouristische Angebotsgestaltung**

- Die Angebotssituation für Kanuten ist gut entwickelt. An fünf Standorten entlang des gesamten Finowkanals könnten Boote ausgeliehen werden. Besonders hervorzuheben ist die Vernetzung der drei Standorte WWR Finowfurt, Eberswalde Finowkanal-Park und Triangel Camp, die es ermöglicht, Einwegfahrten zu machen und auch auf das Rad umzusteigen.
- Ein ganz anderes Bild ergibt sich bei motorisierten Sportbooten. Mit Ausnahme des von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Finowkanal (KAG) betriebenen Biberfloßes, das nur für Tagesfahrten geeignet ist, gibt es keine Möglichkeit, ein auch für die Übernachtung geeignetes Motor- oder Hausboot zu mieten bzw. zu chartern. Die erst vor zwei Jahren eröffnete Charterbasis von Kuhnle-Tours in Marienwerder am Oder-Havel-Kanal ist seit diesem Jahr geschlossen. Von dem in den letzten Jahren sehr dynamisch gewachsenen Chartermarkt in Brandenburg konnte der Finowkanal bislang überhaupt nicht profitieren.
- Gerade im Zentrumsbereich von Eberswalde fehlt auch ein Angebot an Wassertretern und Ruderbooten für Besucher der Stadt und Einheimische, die nur mal für eine kurze Zeit auf das Wasser wollen.
- Für Stadtbesucher und Einheimische, die kein eigenes Boot besitzen und auch kein Boot (Kanu oder Wassertreter) ausleihen wollen, sind Fahrgastschiffe die einzige Chance, Stadt und Region vom Wasser aus zu erleben. Voraussetzung hierfür ist ein entsprechendes Angebot an Linien- und Charterfahrten. Derzeit gibt es mit der „Schippelschute“ nur ein Fahrgastschiff, mit dem regelmäßige Fahrten stattfinden, allerdings nur im westlichen Finowkanalbereich. Die Reederei Neumann führt unregelmäßig Sonderfahrten auf dem Finowkanal durch. Der ehemals regelmäßig auf dem Finowkanal als Fahrgastschiff verkehrende Finowmaßkahn „Anneliese“ wurde kürzlich verkauft und hat das Revier verlassen. Gerade im besonders einwohnerstarken Bereich Eberswalde findet damit keine Fahrgastschiffahrt mehr statt. Diese Entwicklung ist nicht nur im Hinblick auf das fehlende Angebot schmerzlich, sondern der Verlust der mit dem Finowkanal stark verbundenen „Anneliese“ hat auch eine negative Außenwirkung für den Finowkanal.

### **Vernetzung Wasser-Landtourismus**

- Industriegeschichte ist gerade von der Wasserseite ein prägendes Merkmal des Finowkanals. Bootsurlauber werden in weiten Teilen des Finowkanals mit industriehistorischen Relikten/Gebäuden konfrontiert, ohne dass sie darüber Informationen erhalten. Auch wenn mit dem Thema größere direkte Nachfrageeffekte nicht zu erwarten sind (Hauptmotiv für eine Bootstour ist die Tour auf dem Wasser) würde der Finowkanal wassertouristisch von einer



besseren Vernetzung mit der Industriegeschichte profitieren, da eine zusätzliche Erlebnis-komponente geschaffen würde, wie sie andere Reviere in Brandenburg nicht bieten können.

- Das gut entwickelte und häufig auch fußläufig oder mit dem Stadtbuss gut erreichbare Freizeit- und Kulturangebot entlang des Finowkanals ist grundsätzlich auch für Bootsurlauber ein Attraktionsmerkmal. Es gibt kaum ein Revier, das auf 34 km ein so hohes landseitiges Attraktionspotenzial zu bieten hat, darunter auch über die Stadtgrenzen hinaus ausstrahlende Highlights wie Zoo und Familiengarten. Deren Vernetzung mit dem Wassertourismus ist bislang allerdings wenig gezielt betrieben worden, d. h. diese Stärke des Finowkanals wurde weder in der Angebotsgestaltung noch in der Kommunikation strategisch für den Wassertourismus aufbereitet. Besonders deutlich wird dies am Familiengarten, der sich zwar unmittelbar am Finowkanal befindet, aber von der Wasserseite infrastrukturell nur schlecht erschlossen ist (viel zu wenige Anlegemöglichkeiten) und auch nicht zur Wasserseite hin gezielt beworben wird.
- Insbesondere mit Blick auf den Berliner Quellmarkt ist die Bahnanbindung in Eberswalde ein großer Vorteil für den Wassertourismus, der allerdings bislang ebenfalls weder in der Angebotsgestaltung noch Kommunikation gezielt aufbereitet wurde. Einzig Triangel Tours versucht mit bescheidenen Marketingmitteln daraus Nachfrage zu generieren und hat dazu einen Informationsflyer erstellt. Potenziale ergeben sich nicht nur aus der guten Bahnanbindung Eberswaldes mit kurzer Entfernung zum Finowkanal (ca. 10 Minuten fußläufig), sondern auch aus der Vernetzung mit dem Bahnhof Finowfurt und weiteren Bahnhöfen im regionalen Umfeld wie Bad Freienwalde oder Ruhlsdorf.

### **Organisation/Betreibung**

- Als Bundeswasserstraße obliegt die wassertechnische Betreibung dem Bund respektive dem WSA Eberswalde. Die Förderung des Wassertourismus ist kein Aufgabenbereich des Wasser- und Schifffahrtamtes Eberswalde (WSA) und kann von diesem deshalb auch nicht aktiv betrieben werden. Seitens des Bundes gibt es keine erkennbaren Signale, daran etwas zu ändern. Im Gegenteil, der Bund verfolgt das Ziel, sich künftig auf Wasserstraßen mit Güterverkehr zu konzentrieren und von Wasserstraßen mit wassertouristischer Nutzung zurückzuziehen. Die Bereitschaft seitens des Bundes auf diesen Gewässern zu investieren, ist vor diesem Hintergrund verständlicherweise wenig ausgeprägt. Da der Bund auf der anderen Seite als Gewässereigentümer nicht aus der Verantwortung kommt, kann ein grundsätzliches Interesse an neuen Betreibermodellen vorausgesetzt werden. Dies eröffnet Chancen aber auch Risiken für den Finowkanal.
- Mit der KAG Finowkanal besteht eine interkommunale Organisationsform, die für das touristische Management des Finowkanals zuständig ist. Dies ist zunächst positiv zu bewerten, auch wenn die Schlagkraft der KAG, trotz des hohen Engagements der dort handelnden Per-



sonen, aufgrund der überschaubaren Mittelausstattung begrenzt ist. Die Zukunftssicherung des Finowkanals als wassertouristisches Revier erfordert aber eine leistungsfähige Betreiber- und Finanzierungsstruktur, wie es sie die KAG in ihrer jetzigen Form und Ausstattung nicht leisten kann.

- Die touristischen Entwicklungsmöglichkeiten hängen maßgeblich von einem hohen Engagement der Anrainergemeinden ab. Die Verantwortung der Anrainergemeinden darf sich nicht nur auf die Mitgliedschaft in der KAG beschränken, sondern es bedarf auch einer Bereitschaft, die infrastrukturellen Bedingungen zu schaffen und dabei mit den Anbietern eng zusammen zu arbeiten.
- Der Finowkanal ist ein Aushängeschild für den Landkreis Barnim. Vor diesem Hintergrund hat der Landkreis einen Mitarbeiter damit beauftragt, die Entwicklung des Finowkanals voranzutreiben. Eine klare Abgrenzung bzw. Aufgabenzuordnung mit der KAG ist allerdings nicht erkennbar.

## Marketing

- Die erfolgreiche Vermarktung des Finowkanals erfordert einen professionellen und dauerhaften Marktauftritt. Mit der von der KAG in Zusammenarbeit mit der Wirtschafts- und Tourismusentwicklungsgesellschaft des Landkreises Barnim (WITO) herausgebrachten Kleinbroschüre „Wasserwandern auf dem Finowkanal“ kann interessierten Bootsurlaubern eine informative Orientierungsgrundlage für einen Törn auf Finowkanal bis Oderberg geboten werden (Ausnahme: die wenig nutzerfreundliche Karte und fehlende Infos zum Oder-Havel-Kanal, wie die nicht vorhandene Auflistung der Marina Marienwerder). Der Internetauftritt ist allerdings sowohl inhaltlich als auch gestalterisch wenig nutzerfreundlich. Aufgrund des sehr begrenzten Marketingbudgets der KAG sind die eigenen Vermarktungsmöglichkeiten begrenzt. Es ist deshalb umso wichtiger, dass der Finowkanal über das Reisegebiet Barnimer Land und die TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH prominent vermarktet wird. Dies erfolgt durch die WITO und auch im Rahmen der wassertouristischen Vermarktung des Landes wird der Finowkanal als Tourenvorschlag präsentiert.
- Das Kernproblem im Marktauftritt des Finowkanals ist, dass bislang keine klare Marktpositionierung des Finowkanals zu erkennen ist. Die Frage, wofür der Finowkanal wassertouristisch steht (was sind die wirklichen Stärken, warum ist eine Bootstour auf dem Finowkanal so besonders?), wird in der Außenwahrnehmung nicht überzeugend sichtbar. Dies ist aber nicht nur ein Kommunikationsproblem, sondern im Kern auf das Fehlen einer klaren wassertouristischen Zielsetzung zurückzuführen, die deutlich die wassertouristische Zukunft des Finowkanals formuliert. Vor dem Hintergrund der beschriebenen Herausforderungen sind klare, regional abgestimmte Zielsetzungen als Handlungsgrundlage für die weitere Entwicklung des Finowkanals unerlässlich.

## Nachfragesituation

Eine genaue Aussage zur Anzahl der Sportboote auf dem Finowkanal ist nicht möglich. Zwar werden alle Sportboote an jeder Schleuse erfasst, da aber so gut wie alle Sportboote mehrere Schleusen passieren und unklar ist, welche Strecke jedes einzelne Boot zurücklegt (z. B. ob Einwegfahrten oder der selbe Rückweg), lässt sich nur die Gesamtzahl aller Sportbootschleusungen ermitteln. Diese lag 2012 bei gut 16.000 und damit um etwa 1.000 Schleusungen höher als im Vorjahr. Insgesamt ist ab dem Jahr 2003 mit gut 13.000 Schleusungen ein moderater Zuwachs festzustellen.

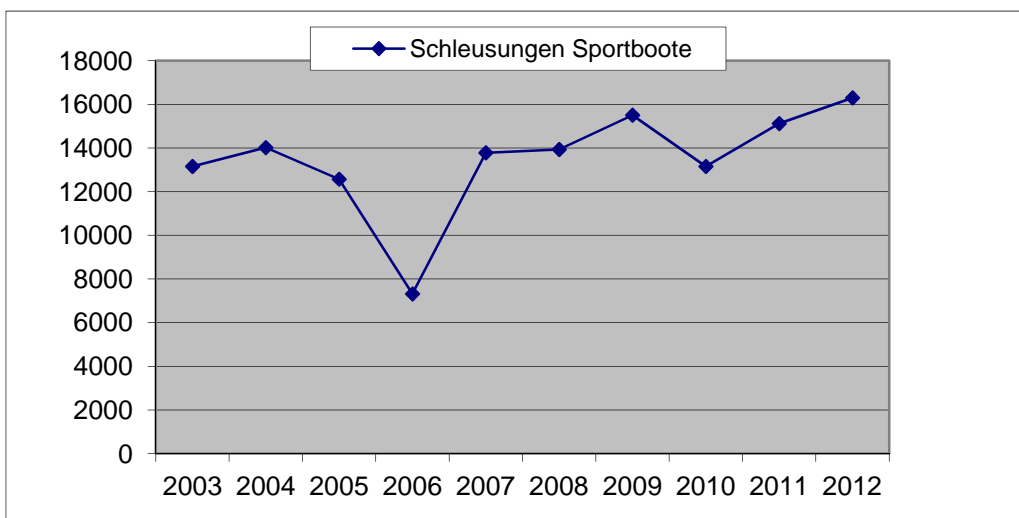


Abbildung 2: Entwicklung der Sportbootschleusungen auf dem Finowkanal

Quelle: WSA Eberswalde

Ausgehend von der Annahme, dass die Mehrheit der Motorboote den gesamten Finowkanal befährt und für die andere Strecke den Oder-Havel-Kanal nutzt, ergibt sich eine Grobschätzung von etwa 1.500 motorisierten Sportbooten auf dem Finowkanal.

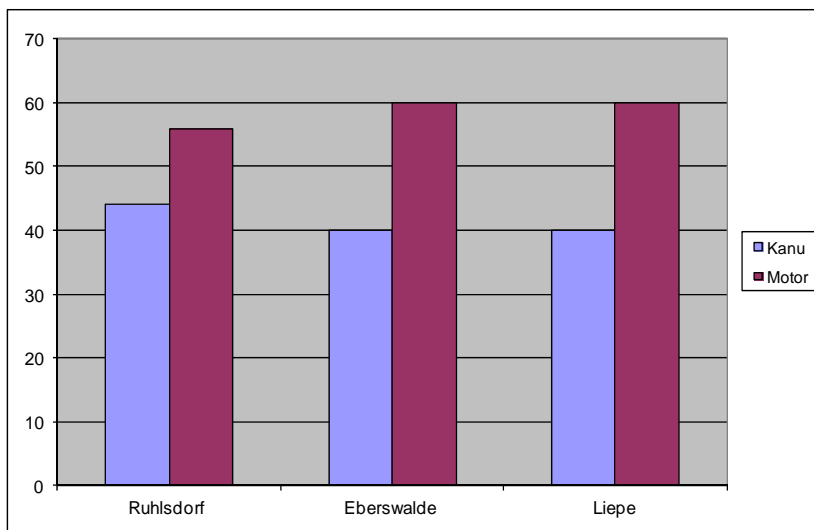


Abbildung 3: Verteilung Kanuten und Motorboote  
Quelle: WSA Eberswalde



Der Anteil an Kanuten liegt lt. Schleusenerfassung des WSA durchschnittlich bei etwa 40 %. Der Sportbootverkehr, sowohl Kanu als auch Motor, bewegt sich überwiegend abwärts, d. h. von West nach Ost.

Aufgrund der wenigen Dauerliegeplätze für motorisierte Sportboote am Finowkanal kommt der Motorbootverkehr fast ausschließlich von außerhalb, d. h. eine Tour auf dem Finowkanal wird mit einer Bootstour auf den Nachbargewässern kombiniert. Durch die Vermietungsangebote am Finowkanals ist der Kanuverkehr zum überwiegenden Teil direkt dem Finowkanal zuzurechnen.

### **Fazit Ausgangssituation**

Der Finowkanal steht vor der großen Herausforderung, bei knapper werdenden finanziellen Ressourcen in den Anrainerkommunen

- die im Zusammenhang mit der Fertigstellung des Langes Trödels 2015 zu erwartenden neuen Bootsurlauber mindestens zufrieden zu stellen (besser zu begeistern),
- das derzeit austauschbare Angebotsprofil zu profilieren und
- die Befahrbarkeit und Betreuung des Finowkanals dauerhaft sicherzustellen.

Die Unklarheit über die Offenhaltung des Finowkanals für motorisierte Sportboote stellt eine sehr ernste Bedrohung dar, die sich aktuell auf die Entwicklungspotenziale lähmend auswirkt. Solange diese zentrale Fragestellung nicht geklärt ist, machen größere Investition in die Infra- und Angebotsstruktur weder aus kommunaler noch privatwirtschaftlicher Sicht Sinn. Um diese Problematik überzeugend anzugehen, bedarf es zunächst eines klaren, möglichst von der gesamten Region mitgetragenen Leitbildes zur angestrebten wassertouristischen Entwicklung des Finowkanal mit Definition der wassertouristischen Schwerpunkte.



## 2.2 Nationalparkregion Unteres Odertal

### Rechtliche und gewässerspezifische Rahmenbedingungen

- Durch den Beitritt Polens zum Schengener Abkommen 2007 ist der grenzüberschreitende Charakter der Oder kein rechtliches Hemmnis mehr für die wassertouristische Entwicklung, d. h. die rechtlichen Bedingungen für die wassertouristische Nutzung der Ostoder haben sich wesentlich vereinfacht. Gleichwohl zeigen die Schleusenzahlen in Hohensaaten, dass nach wie vor die Mehrheit der Bootsfahrer die HoFrieWa favorisiert und nicht die Ostoder (Stromoder) befährt. Dies spricht dafür, dass bei vielen deutschen Sportbootfahrern die Grenze zumindest mental noch vorhanden ist. Die Schleusenzahlen in Hohensaaten zeigen allerdings einen Trend zu mehr Fahrten auf der Ostoder. Dies lässt vermuten, dass Ängste vor der Befahrung der Ostoder und der Anlegesituation tendenziell abnehmen.
- Sowohl das Befahren der HoFrieWa (Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße) als auch der Oder und auch die Zuwegung über den Oder-Havel-Kanal für motorisierte deutsche Sportboote setzt ab einer Motorenleistung von 15 PS<sup>3</sup> einen Sportbootführerschein Binnen voraus. Anders als in vielen anderen Revieren Brandenburgs kommt damit die Charter-scheinregelung nicht zu Anwendung. Das bedeutet, dass die Nachfragepotenziale im Vergleich zu Charterrevieren wie z. B. der Oberen Havel geringer ausfallen, d. h. die Gewässer bieten Charterunternehmen geringere Marktpotenziale und sind damit für Charteranbieter grundsätzlich weniger interessant.
- Abweichend zu den anderen Bundesgewässern gibt es auf der Oder keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Flussabwärts mit der Strömung können dadurch motorisierte Boote Tagesdistanzen zurücklegen, wie es auf anderen Gewässern in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern nicht möglich ist. Für Bootsurlauber, die von Berlin schnell zur Ostsee kommen wollen, ist die Ostoder mit einer Strömungsgeschwindigkeit von ca. 4 km/h bei Mittelwasser im Vergleich zur HoFrieWa der schnellere Weg.
- Die Befahrbarkeit der Oder für motorisierte Sportboote ist aufgrund wechselnder Wasserstände und der Strömungsverhältnisse schwieriger als auf der HoFrieWa, deren Befahrung keine größeren Erfahrungen bei Bootsführern voraussetzt (lediglich aus Begegnungsverkehr mit Güterschiffahrt kann sich Gefahrensituation ergeben). Gleichwohl ist im Unterschied zur Mittleren Oder (Hohensaaten flussaufwärts) die Befahrung der Ostoder keine wirkliche Herausforderung, da sowohl Strömung als auch Untiefen deutlich weniger werden und damit kaum die Gefahr besteht, sich festzufahren oder eine Buhne zu rammen.

.....

<sup>3</sup> Seit 2013 gilt bundesweit die 15 PS-Regelung, zuvor nur 5 PS





- Für Kanuten sind HoFrieWa und Ostoder keine herausfordernden Gewässer. Die Ostoder ist aufgrund der Strömungsverhältnisse für reine Anfänger allerdings weniger geeignet. Die Befahrung ist in der Regel nur mit der Strömung möglich, während die Westoder bei Normalwasser, zwar mit etwas mehr Anstrengung, auch gegen den Strom zu befahren ist. Hinsichtlich der landschaftlichen Attraktivität ist die Oder höher einzuschätzen als die HoFrieWa (v. a. wegen der geringeren Uferverbauung). Die HoFrieWa ist aber anders als der Oder-Havel-Kanal für Kanuten, mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Criewen und Schwedt, durch die Richtungsänderungen und den landschaftlichen Kontrast zwischen Hügellandschaft westlich und dem Poldergebiet deutlich attraktiver als langgestreckte Kanäle wie der Oder-Havel-Kanal.
- Die Polderlandschaft mit ihrer kleinteiligen Gewässerstruktur bietet ein sehr hohes Attraktionspotenzial für Kanuten. Auf der anderen Seite ist gerade diese Landschaft von besonders hohem naturschutzfachlichem Wert. Das bedeutet, dass die Entwicklung des Wassertourismus in der Nationalparkregion stärker noch als in „normalen“ Gewässerregionen mit dem hohen Schutzbedürfnis korrespondieren muss und deshalb den Naturschutzbelangen klarer Vorrang vor der kanutouristischen Nutzung eingeräumt wird. Das Nationalparkgesetz regelt mit der räumlichen Festlegung der drei Kanutouren sowie der Auflage, diese nur unter Führung qualifizierter Tourenleiter zu befahren, die Möglichkeiten der wassersportlichen Nutzung in der Kernzone. Der Ausbau einer üblicherweise im Kanutourismus erforderlichen qualifizierten kanutouristischen Infrastruktur wird dort ebenso wenig möglich sein, wie individuelle, nicht geführte Kanutouren.

### Infrastruktur

- Die Infrastruktur für **motorisierte Sportboote** zwischen Schiffshebewerk und Gartz/Mescherin entspricht nur punktuell den Nutzeranforderungen. Einzig in Oderberg, Schwedt und in Gartz finden motorisierte Sportboote eine quantitativ und qualitativ gute Anlege- und Liegeplatzsituation vor. Vor allem die Anlage des Wassersportklubs in Schwedt und mit Abstrichen auch der Hafen in Oderberg bieten eine hohe (touristische) Aufenthaltsqualität auch für längere Aufenthalte. Der moderne Hafen in Gartz am Bollwerk weist sehr gute Bedingungen für Kurzaufenthalte und eine einmalige Übernachtung auf, nicht aber als touristische Anlage für einen längeren Aufenthalt. In den Arainerorten Stolzenhagen, Stolpe, Stützkow, Zützen, Friedrichsthal und Mecherin können Sportboote zwar anlegen, allerdings an wenig einladenden, veralteten Steganlagen für ein bis max. zwei Boote (oder Mecherin neuer Steg mit scharfen Kanten), ohne jegliche wasserseitige Kennzeichnung und (touristische) Informationstafeln und ohne Servicemerkmale (Strom- Wasserversorgung, Dusche, WC). In den Orten Liepe, Lunow, Hohensaaten (nur außerhalb), Criewen (ab 2014 mit Steganlage) gibt es derzeit überhaupt keine öffentliche Anlegemöglichkeit für Sportboote. Auf der polnischen Seite in Gryfino entstehen zentrumsnah am Bollwerk Anlegemöglichkeiten für



Sportboote. An der gesamten Strecke gibt es keine natur- und nutzergerechte Tankmöglichkeit (nur Kanisterbetankung in Eberswalde und Schwedt).

- Kanuten finden ebenfalls nur in Oderberg (Rast- und Biwakplatz sowie Marina), an der Anlage des Wassersportklubs Schwedt und mit Abstrichen in Mecherin am Campingplatz eine nutzergerechte Infrastruktur vor. In Gartz gibt es hingegen keine kanugerechte Anlegesituation und keine ausgewiesene Fläche zum Biwakieren. Die veralteten Fass-Schwimmstege in den meisten Anrainerorten sind für Kanuten zu hoch und deshalb für diese, wenn überhaupt, nur unter schwierigen Bedingungen nutzbar. Gänzlich fehlen ausgewiesene Ein- und Ausstiegsstellen. Diese sind gerade mit Blick auf Individualkanuten mit eigenem Boot, aber auch Paddlern mit Mietbooten, zwingend erforderlich. Die Durchgängigkeit der Gewässer ist außerhalb der Kernzone mit Ausnahme der Verbindung Ost-/Westoder (Wehr ohne nutzergerechte Umtragesituation) gut. Im Poldergebiet selbst sind entlang der drei ausgewiesenen Tourenstrecken bauliche Maßnahmen für eine optimale Durchgängigkeit nicht möglich. Da die Touren ohnehin nur geführt stattfinden und dazu der Expeditionscharakter im Nationalpark als Motiv im Vordergrund steht, ist dies dort aber auch nicht zwingend erforderlich. An der Ostoder gibt es in den polnischen Anrainerorten keine speziell auf die Belange von Kanuten ausgerichteten Anlagen.
- Die Anlegesituation für Fahrgastschiffe und Kabinenschiffe ist durch die in den meisten Orten vorhandenen Bollwerke deutlich besser als für motorisierte Sportboote und Kanus. Bis auf Criewen (in der Umsetzungsplanung) bieten alle Anrainerorte Fahrgastschiffen die Möglichkeit des Anlegens, teilweise jedoch wie in Zützen, Stützkow und Lunow in schlechter Qualität.

### **Wassertouristische Angebotsgestaltung**

- Im gesamten Gewässerbereich zwischen Schiffshebewerk und Mecherin gibt es keine Möglichkeit ein Kajütmotorboot/Hausboot zu chartern. Lediglich in Gartz können zwei offene Motorboote gemietet werden.
- Die Angebotsgestaltung für Kanuten ist deutlich besser entwickelt. Wer kein eigenes Kanu besitzt, hat die Möglichkeit in Mecherin am Campingplatz, beim Wassersportklub in Schwedt und in Oderberg ein Kanu auszuleihen. Geführte Nationalparktouren auf den dafür ausgewiesenen Strecken können über den Tourismusverein Nationalpark Unteres Odertal e. V. gebucht werden. Geführt werden die Touren durch vom Nationalpark ausgebildete Gästeführer. Angeboten werden die Touren unter verschiedenen Themenüberschriften, die den Wildnischarakter und die Besonderheit des Nationalparks unterstreichen. Zwei Unternehmen (in Mecherin und Oderberg) bieten eine breite Palette an kanutouristischen Leistungen an, angefangen von der Vermietung über Bring- und Holservice sowie geführte Tages- und Mehrtagestouren.

- Eine durch das Schiffshebewerk stark nachgefragte **Fahrgastschiffahrt** gibt es direkt am Schiffshebewerk und in Oderberg. Dort gibt es zwei Anbieter, wobei einer der beiden fast ausschließlich Schiffshebewerkfahrten durchführt. Der andere Anbieter bietet darüber hinaus auch Fahrten nach Stolpe an (jeden zweiten Montag), wenn ausreichend Nachfrage vorhanden ist. Ein Linienverkehr auf der Oder und HoFrieWa wird nicht betrieben. Dies gilt weitestgehend auch für das in Schwedt liegende Fahrgastschiff, das zwar im Linienverkehr noch eingesetzt wird (u. a. auch Fahrten nach Stettin), allerdings nur in sehr rudimentärer Form und, wie die Praxis zeigt, nicht immer verlässlich. Vom Tourismusverein Nationalpark Unteres Odertal werden Fahrten mit einem Slawenschiff angeboten, mit bislang allerdings sehr begrenzten Nachfrageeffekten. Insgesamt ist die Fahrgastschiffahrt gerade im Bereich der HoFrieWa als touristischer Angebotsfaktor wenig attraktiv und nachfragewirksam.
- Über das Sommerhalbjahr verteilt finden auf der Havel-Oder-Wasserstraße, der HoFrieWa und Oder 71 Fahrten mit **Flusskreuzfahrtschiffen** durch sechs Veranstalter statt. Die Fahrten führen von Berlin/Potsdam nach Stralsund bzw. umgekehrt. Übernachtungsstandorte sind in erster Linie Eberswalde und Oderberg sowie in abgeschwächter Form Lunow, Schwedt und Marienwerder. Landausflüge finden nur in sehr reduzierter Form statt. Die tourismuswirtschaftlichen Effekte für die Region sind daher bescheiden.

## Nachfrage

Durch die am Schiffshebewerk Niederfinow und den beiden Schleusen in Hohensaaten erfassten Sportbootschleusungen lässt sich ein ungefähres Bild der Gewässerfrequentierung auf Oder-Havel-Wasserstraße, HoFrieWa und Ostoder durch Sportboote zeichnen (in erster Linie Motorboote oder Segler unter Motor).

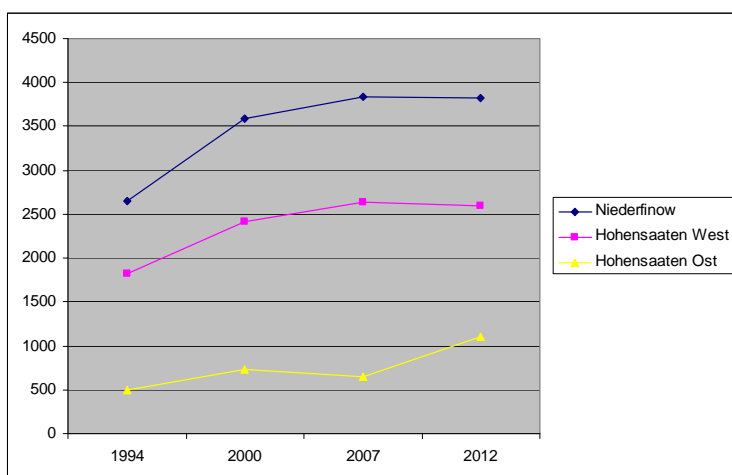


Abbildung 4: Entwicklung Sportbootschleusungen Havel-Oder-Wasserstraße am Schiffshebewerk Niederfinow und Schleusen Hohensaaten West und Ost  
Quelle: WSA Eberswalde



Wie aus den jährlichen Schleusenzählungen der letzten achtzehn Jahre ersichtlich wird, stagniert der Sportbootverkehr nach hohen Wachstumsraten in den neunziger Jahren seit etwa dem Jahr 2000 auf einem mehr oder wenigen konstanten Niveau. Zu beobachten ist lediglich eine Tendenz, dass sich zunehmend mehr Sportbootfahrer in Hohensaaten für eine Weiterfahrt auf der Ostoder entscheiden.

Die im Jahr 2009 durchgeführte Bootsurlauberbefragung und Erfahrungen in den relevanten Wassersportanlagen zeigen, dass es sich beim motorisierten Sportbootverkehr nicht um Zielverkehre, sondern fast ausschließlich um Durchgangsverkehre zur Ostsee oder umgekehrt in den Berliner Raum handelt. Das Motiv für eine Bootstour auf den Oder-Gewässern liegt damit nicht darin, die Region mit dem Boot zu bereisen, sondern in der Notwendigkeit, die Gewässer für eine Fahrt zum Zielrevier zu nutzen. Der Großteil der Bootsfahrer legt deshalb nur an, wenn er dies aus distanzbedingten zeitlichen Gründen tun muss. Das bedeutet aber nicht zwangsläufig, dass es überhaupt keine touristische Bereitschaft für einen Landgang gibt. Das zeigt das Erfolgsbeispiel Wassersportzentrum in Schwedt, wo nicht nur die Zahl der Gastlieger kontinuierlich zugenommen hat (ca. 600/Jahr lt. Verein), sondern auch der Anteil derjenigen, die nicht nach der Übernachtung morgens gleich weiterfahren, sondern vielmehr dort noch etwas länger verweilen (lt. Auskunft des Vereines ca. ein Drittel). Voraussetzung für eine Erhöhung der Landgangquote und der Aufenthaltsdauer ist aber wie in Schwedt eine nutzergerechte Infrastruktur und eine hohe Aufenthaltsqualität.

### **Fazit**

Wassertourismus auf Oder und HoFrieWa bewegt sich sowohl angebots- als auch nachfrageseitig auf einem niedrigen Niveau. Dies gilt in besonderem Maß für die motorisierte Sportbootschiffahrt. Die bislang wenig offensiv betriebene Vermarktung spielt hierfür sicherlich ebenso eine Rolle wie die nach wie vor vielerorts nicht nutzergerechte Infrastruktur. Während der motorisierte Sportboottourismus auf dem Oder-Havel-Kanal und der HoFrieWa seit vielen Jahren mehr oder weniger stagniert und fast ausschließlich Durchgangscharakter hat, haben die vor einigen Jahren geschaffenen organisierten Touren im Kerngebiet des Nationalparks für einen erheblichen kanutouristischen Entwicklungsschub gesorgt. So entstand, anders als beim motorisierten Wasserwandern, auch ein Zielverkehr, wenngleich, gemessen an den traditionellen Kanurevieren Brandenburgs, in einem sehr geringen Umfang. Die Fahrgastschiffahrt auf der HoFrieWa ist touristisch in der jetzigen Form wenig attraktiv (Schiff, Touren, Verlässlichkeit) und deshalb touristisch kaum vermarktbar.



## 3. Wassertouristische Entwicklungspotenziale

Für den Gewässerbereich des Oder-Havel-Kanals, Finowkanal und der Oder sowie der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (HoFrieWa) sind folgende wassertouristische Angebotssegmente relevant:

1. Motorisierter Bootstourismus
2. Kanutourismus
3. Flusskreuzfahrten
4. Fahrgastschiffahrt

Die jeweiligen Potenziale sind abhängig von

- den Marktbedingungen in den jeweiligen Segmenten (Marktwachstum oder rückläufiger Markt),
- der Revier-Gewässerattraktivität für die jeweiligen Zielgruppen und
- der jeweiligen Wettbewerbssituation.

Im Folgenden werden die relevanten Segmente differenziert für Finowkanal und die Nationalparkregion auf ihre Entwicklungsmöglichkeiten genauer untersucht.

### 3.1 Finowkanal motorisierter Bootstourismus

#### 3.1.1 Marktbedingungen

- Bootstourismus lag viele Jahre bundesweit im Trend. Dies galt für Eigner ebenso wie für Charterkunden. Im Eignersegment ist allerdings seit einiger Zeit eine Marktsättigung zu beobachten. Aufgrund der wirtschaftlichen und demografischen Rahmenbedingungen geht man für die Bootsbranche künftig von einem eher rückläufigen Markt aus. Mit der neuen Führerscheinregelung (Bootsführerschein seit 2013 erst ab einer Motorenstärke mit 15 PS erforderlich) soll dieser Entwicklung entgegengewirkt werden. Ob damit eine wirkliche Trendumkehr erreicht werden kann, ist aber zu bezweifeln. Schon eine Marktstabilisierung wäre als Erfolg einzuordnen. Im Charterssegment ist hingegen ein Ende des Wachstums noch nicht zu erkennen. Hier wird allgemein noch mit einem moderaten Wachstum gerechnet.



- Brandenburg hat im Bootstourismus aufgrund seines Gewässerreichtums in den letzten 20 Jahren ein sehr dynamisches Wachstum zu verzeichnen. Dies gilt insbesondere für den Chartertourismus. In besonderem Maße haben davon die Gewässer im nördlichen Brandenburg (Obere Havel und Nachbargewässer) sowie die Potsdamer und Brandenburger Havelseen profitiert. Während im Eignerbereich analog zum Bundestrend auch in Brandenburg tendenziell von einem eher rückläufigen Markt ausgegangen werden muss, sind die Grenzen des Wachstums im Chartertourismus mit Ausnahme der Gewässer im nördlichen Brandenburg noch nicht erreicht.

### **Fazit**

Die Marktbedingungen für das motorisierte Bootswandern stellen sich grundsätzlich noch positiv dar, auch wenn im Eignerbereich der Markt in den nächsten Jahren weiter etwas schwächeln dürfte (gleichwohl bei einem hohen Marktvolumen). Vor allem von den positiven Wachstumspotenzialen im Chartertourismus kann der Finowkanal künftig im verstärkten Maße profitieren, da durch die Herstellung der schiffbaren Verbindung zum Revier Obere Havel/Mecklenburgische Seen über den Langen Trödel der Finowkanal auch von Charterkunden ohne Sportbootführerschein Binnen angesteuert werden kann. Hinzu kommt, dass gerade im Gewässerbereich Obere Havel/Mecklenburgische Seen die Grenzen des Wachstums erreicht sind und damit die Tour zum Finowkanal eine neue reizvolle Alternative darstellt. Die Nachfrageerwartungen durch Bootstouristen mit eigenem Boot fallen aufgrund der dargestellten ungünstigen Marktentwicklung weniger positiv aus.



### 3.1.2 Gewässerpotenziale

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung überregionales Wasserstraßennetz v. a. nördliches Brandenburg (künftig) und Berlin</li> <li>• Charterschein-Revier mit Schiffbarkeit des Langen Trödel auch mit Charterschein erreichbar</li> <li>• Durch Kombination mit Oder-Havel-Kanal und neuem Werbellinkanal idealer Rundkurs</li> <li>• Potenziale für Touren in unterschiedlicher Dauer je nach Kombination mit anderen Gewässern wie Werbellinsee</li> <li>• Mit Schiffshebewerk eines der Top-Highlights Brandenburgs</li> <li>• Attraktive Natur und Landschaft in weiten Teilen des Finowkanals</li> <li>• Hohe Attraktivität für Landgang im Bereich Finowfurt–Eberswalde (viele Landgangattraktionen am oder nahe Kanal in geringen Abständen)</li> <li>• Älteste erhaltene künstliche noch befahrbare Wasserstraße Deutschlands</li> <li>• Besonderheit Wassertechnik und Industriegeschichte</li> <li>• Persönlicher Kontakt Schleusenpersonal</li> <li>• Auf dem Finowkanal keine Berufsschifffahrt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eher monotone Gewässerstruktur (Finowkanal und noch stärker der Oder-Havel-Kanal)</li> <li>• Hoher Zeitaufwand für die Befahrung durch viele Schleusen und damit einhergehend längere Wartezeiten</li> <li>• Punktuell Defizite im Uferbild durch Industrieruinen (besonders da es keine Informationen dazu gibt)</li> <li>• Gesicherter Wasserstand nur für Boote mit Tiefgang unter 1,40 Meter. Teilweise Verkrautung.</li> <li>• Oder-Havel-Kanal hohe Frequentierung durch Güterschiffe</li> </ul>

#### Fazit

Die Revierattraktivität des Finowkanals für motorisierte Sportbootfahrer liegt vor allem in der Kombination von Landgang und Bootsfahrerlebnis und weniger in dem Natur- und Gewässererlebnis. Der Oder-Havel-Kanal ist für sich betrachtet wassertouristisch unattraktiv. Seine touristische Attraktivität gewinnt er in Verbindung mit dem Finowkanal als Bestandteil einer Rundtour und durch das Schiffshebewerk als eine touristische Hauptattraktion.



### 3.1.3 Wettbewerbssituation

Bootsurlauber haben gerade in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern (Blaues Paradies) eine große Auswahlmöglichkeit an Revieren für ihre Bootstour. Um die Potenziale für den Finowkanal realistisch einschätzen zu können, müssen die Stärken und Schwächen in Bezug zum Wettbewerbsumfeld gesetzt werden. Stärken nutzen nur wenig, wenn andere Reviere im jeweiligen Bereich noch attraktivere Bedingungen bieten. Schwächen sind per se noch kein Hinderungsgrund für eine Bootstour, wenn die Schwächen weniger gravierend als in anderen Revieren ausfallen. Ideal für eine erfolgreiche Marktpositionierung wäre ein Alleinstellungsmerkmal, mit dem sowohl Nachfrage als auch Profilierungseffekte erzielt werden können.

Wie stellt sich die Wettbewerbssituation für Finowkanal dar?

- Die Anbindung an das überregionale Wasserstraßennetz ist kein Wettbewerbsvorteil, da dies auch für fast alle anderen Reviere in Brandenburg gilt. Im Gegenteil, die leicht abseitige Lage von den wassertouristischen Hauptverkehrsströmen ist, zumindest im Vergleich zur Oberen Havel und den Potsdamer und Brandenburger Havelseen, eher ein Wettbewerbsnachteil.
- Auch mit der Charterscheinregelung sind keine Wettbewerbsvorteile verbunden, da diese Regelung in vielen anderen Revieren in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern gilt. Durch die künftige Erreichbarkeit mit dem Charterschein über den Langen Trödel kann lediglich der derzeit noch bestehende Wettbewerbsnachteil ausgeglichen werden.
- Rundtouren sind bei Wasserwanderern erfahrungsgemäß sehr beliebt. Die Rundtour Finowkanal und Oder-Havel-Kanal besitzt zwar keinen Alleinstellungscharakter, denn auch in anderen Revieren gibt es Rundtouren (z. B. rund um Potsdam oder Berlin). Vor dem Hintergrund der insgesamt überschaubaren Anzahl an Rundtouren im gesamten Gewässersystem Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern ist der Rundtourencharakter aber ein auch nachfragewirksamer Wettbewerbsvorteil. Dies gilt auch mit Blick auf die verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten v. a. mit der Einbeziehung der Alten Oder und des Werbellinsees und damit auch zusätzlicher Attraktionspotenziale wie z. B. durch das Baderlebnis am Werbellinsee.
- Natur und Landschaft sind Merkmale, die von Nichtkennern des Finowkanals nicht unbedingt mit diesem assoziiert werden, obwohl der Finowkanal in weiten Teilen einen sehr naturbelassenen Charakter hat. Gleichwohl ist mit der Natur und Landschaft kein Wettbewerbsvorteil verbunden, sondern im Gegenteil es besteht eher ein Wettbewerbsnachteil gegenüber den traditionellen Wasserwanderrevieren vor allem im nördlichem Brandenburg und in Mecklenburg-Vorpommern, für die Natur und Landschaft das Markenzeichen darstellt. Eine ähnliche Qualität im Hinblick auf das Naturpotenzial kann der Finowkanal ebenso wenig bieten wie das Qualitätsmerkmal eines Großschutzgebietes. Dies gilt auch vor dem





Hintergrund der vielen, den Charakter des Finowkanals auch prägenden, industriellen Relikte im Uferbereich.

- Auch im Hinblick auf Gewässerstruktur und -länge weist der Finowkanal Wettbewerbsnachteile gegenüber den führenden Wasserwanderrevieren auf. Erfahrungsgemäß favorisieren Wasserwanderer mit dem Motor- bzw. Hausboot abwechslungsreiche Gewässersysteme mit einem Mix aus Seen, Flüssen und Kanalabschnitten. Auch in Kombination mit dem Werbellinsee kann dies der Finowkanal nicht in der Qualität wie im nördlichen Brandenburg oder auf den Potsdamer und Brandenburger Havelseen bieten.
- Ein Wettbewerbsvorteil gegenüber vielen anderen Revieren sind aber die überdurchschnittlichen Landgangpotenziale. Mit Ausnahme der Potsdamer Havelgewässer und Berlin gibt es kein anderes Gewässer in Brandenburg, an dem auf einer 30 km Distanz so viele Landgangattraktionen vorhanden sind. Dazu zählen nicht nur Attraktionen direkt am Finowkanal wie der Familiengarten, sondern, bedingt durch die langgestreckte Siedlungsstruktur von Eberswalde, zahlreiche weitere touristisch attraktive Landgangziele einschließlich der vielen Versorgungseinrichtungen und gastronomischen Betriebe. Mit dem Schiffshebewerk Niederfinow besitzt die Rundtour zudem eines der touristischen Aushängeschilder für Brandenburg, das mit dem Boot „erfahren“ werden kann. Die hohe Landgangattraktivität bietet vor allem Zielgruppen, denen es weniger auf lange Strecken, sondern vor allem auf viele landseitige Erlebnispunkte ankommt, ein hohes Potenzial als Besuchsanlass.
- Der Superlativ „älteste noch betriebene künstliche Wasserstraße Deutschlands“ ist ein Alleinstellungsmerkmal, das sich als Kommunikationsanlass eignet, aber für sich betrachtet keine Nachfrage generiert. Als Besuchsanlass ist diese Besonderheit nicht relevant, da damit zunächst kein Erlebnis verbunden ist. Anders sieht das mit der Wassertechnik und der Industriegeschichte entlang des Finowkanals aus. Beide Aspekte bieten Erlebnispotenziale, auch wenn diese derzeit noch nicht ausreichend (wasser-)touristisch aufbereitet sind. Ob damit größere Nachfrageeffekte erzielt werden können, ist aber zweifelhaft. Studien zum Industrietourismus haben aufgezeigt, dass dieser insgesamt ein sehr kleines touristisches Nischensegment darstellt. Monumente der Industriegeschichte sind vor allem ein Besuchsanlass für „Eh-Da-Urlauber“ (tagestouristisches Ziel) und ein Profilierungsmerkmal für touristische Regionen, nicht aber ein Hauptmotiv für einen Urlaub. In diesem Verständnis bietet sowohl die Wassertechnik als auch die Industriegeschichte in erster Linie Potenziale als Profilierungsmerkmal für den Finowkanal und als ergänzende Erlebniskomponente für den Wassertourismus.
- Wie aus der Besucherbefragung am Finowkanal aus dem Jahr 2009 ersichtlich wurde, ist aus Sicht der Nutzer die personelle Betreuung der Schleusen ein Qualitätsmerkmal für den Finowkanal. Vor dem Hintergrund der mittlerweile brandenburgweit fast flächendeckenden Umrüstung der Schleusen auf Automatikbetrieb ist dies ein Wettbewerbsvorteil. Eine direkte



Nachfragewirkung ist damit zwar nicht zu vermuten, aber als Profilierungsmerkmal kann dies zur Abgrenzung von Wettbewerbern erfolgreich eingesetzt werden.

### **Fazit**

Die Vorteile des Finowkanals im motorisierten Wasserwandern liegen vor allem in seinen landseitigen Potenzialen in Kombination mit dem Rundtourcharakter und weniger in den Potenzialen der Gewässer und der Landschaft. Eine Marktpositionierung über Natur/Landschaft und Gewässerattraktivität ist vor dem Hintergrund der bei diesen Merkmalen vorhandenen Wettbewerbsnachteile wenig erfolgversprechend. Im Wettbewerb um Bootsurlauber wird der Finowkanal immer nur Zweitplatziertes sein, wenn Natur, Landschaft und das Gewässererlebnis die Hauptpositionierungselemente des Marktauftritts bilden. Erfolgversprechender als etwas herauszustellen, was andere besser können, ist es, den Finowkanal über die Erlebnispotenziale zu positionieren, die andere nicht bieten können. Auch wenn Natur und Landschaft für die meisten Bootsurlauber als Besuchsmotiv ganz vorne stehen, bedeutet dies nicht, dass der Finowkanal mit einer Positionierung über landseitige Attraktionspotenziale keine Nachfrage generieren kann. Da Bootsurlauber mit hoher Präferenz für das Naturerlebnis nicht oder nur selten erreicht werden, fallen die Nachfragepotenziale zwar insgesamt geringer aus, auf der anderen Seite lassen sich damit aber Zielgruppen ansprechen, für die die landseitigen Potenziale ein wirkliches Attraktionsmerkmal darstellen. Dies sind vor allem Familien mit Kindern, für die die gemeinhin für einen Bootsurlaub geltende Philosophie „der Weg ist das Ziel“ weniger gilt und für die viele Landpunkte ein Gewinn an Urlaubsqualität bedeutet. Außerdem ist zu vermuten, dass bei vielen aktiven Wasserwanderern (Mehrfachurlauber mit dem Boot) mit starker Affinität zur Natur eine gewisse Bereitschaft vorhanden ist, einmal einen Bootsurlaub auch in einem Revier mit anderen Attraktionsmerkmalen zu verbringen. Für die Vermarktungspotenziale des Finowkanals bedeutet dies, dass nur eine Positionierung über die landseitigen Attraktionspotenziale Erfolg verspricht, selbst wenn damit nicht die breite Masse der Bootsurlauber erreicht werden kann. Letztendlich verspricht die sehr spezielle wassertouristische Ausrichtung auf einen kleineren Markt aber größere Nachfrageeffekte als eine Marktausrichtung auf die breite Masse der Bootsurlauber, bei der man sich aufgrund der Wettbewerbsnachteile am Markt kaum gegen die Wettbewerber durchsetzen kann. Die Fokussierung auf Familien korrespondiert zudem sehr gut mit dem angestrebten Profil des Barnim und der Stadt Eberswalde als familienfreundliche Stadt/Region.

### 3.1.4 Nachfragepotenziale

Welche Nachfragepotenziale vor dem Hintergrund der beschriebenen Marktpotenziale realistischerweise zu erwarten sind, wird im Folgenden genauer untersucht. Zunächst ist dabei zu unterscheiden zwischen Nachfragepotenzialen

1. aus der räumlichen Vernetzung als (Etappen-)Ziel für Bootstouren aus anderen Revieren (Vernetzungspotenziale) und
2. als eigenständiges, in sich abgeschlossenes wassertouristisches Gewässer für Bootstouren ausschließlich innerhalb des Revier (endogene Potenziale).



Finowkanal mit Oder-Havel-Kanal und Werbellinsee

#### Vernetzungspotenziale

- **Zielverkehr aus dem nördlichen Brandenburg/Mecklenburgische Seenplatte**  
Dies betrifft Bootseigner und künftig auch zunehmend Charterboote, da ab 2015 der Finowkanal durch die Schifffbarkeit des Langer Trödel aus dem nördlichen Brandenburg auch für Charterkunden ohne Sportbootführerschein Binnen mit dem sog. Charterschein erreichbar sein wird. Auch für Charterkunden mit Sportbootführerschein wird die Tour zum Finowkanal an Reiz gewinnen, da die neue Strecke über den Langer Trödel deutlich kürzer und zudem attraktiver wird als der jetzige Streckenverlauf über Malzer Kanal und Oder-Havel-Kanal. Vor diesem Hintergrund ist, wie schon mehrfach hervorgehoben wurde, eine deutliche Zunahme des motorisierten Sportbootverkehrs von der Oberen Havel Wasserstraße/Langer Trödel zu erwarten.
- **Zielverkehr aus dem Großraum Berlin**  
Der Großraum Berlin ist der wichtigste Quellmarkt im Wassertourismus, insbesondere der



Eignermarkt. Je nach Standort des Heimathafens benötigen Sportboote ein bis zwei Tage zum Finowkanal. Aufgrund der vergleichsweise kurzen Entfernung ist die Bereitschaft für eine Tour zum Finowkanal aus den Havelgewässern im Berliner Norden vermutlich am stärksten ausgeprägt. Auf der anderen Seite ist zu vermuten, dass, aufgrund der vergleichsweise kurzen Entfernung, viele Bootseigner von dort bereits schon einmal eine Tour zum Finowkanal unternommen haben. Die Bereitschaft für eine weitere Tour (Mehrfachbesuch) wird deshalb maßgeblich davon abhängen, ob der Finowkanal dafür eine nachfragewirksame Erlebnisqualität bietet. So wie der Finowkanal derzeit aufgestellt ist, dürfte die Bereitschaft für eine erneute Tour allerdings gering ausgeprägt sein. Bootseigner aus dem Berliner Südwesten, dem Potsdamer Raum sowie dem Berliner Südosten und den Dahme- und Havelgewässern müssen für eine Bootstour zum Finowkanal mindestens einen Tag eher sogar 1,5 Tage veranschlagen. Da die Strecke zum Finowkanal wenig anziehend ist (viele Bootsführer kennen die Berliner Gewässer bereits, eintöniger Streckenverlauf über Oder-Havel-Kanal), bedarf es bei einer Anfahrts- und Rückfahrtszeit von ca. 3 Tagen einer überzeugenden Ausstrahlung des Zielgewässers Finowkanal, um Nachfragepotenziale aus diesen Quellgebieten zu erschließen. Mit der jetzigen Erlebnisqualität sind größere Nachfragepotenziale aus diesen Quellgebieten nicht zu erwarten. Dies kann nur mit einer Marktpositionierung gelingen, die die Vorzüge des Finowkanals für bestimmte Zielgruppen wie Familien mit Kindern überzeugend vermittelt.

- **Große Oder-Berlin-Rundfahrt**

Durch die Vernetzung mit Oder und Oder-Spree-Kanal entsteht eine Rundtour, wie es sie in dieser Form und Länge im gesamten Gewässersystem von Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern kein weiteres Mal gibt. Durch ihren Rundtourecharakter und der Einbindung von Berlin bietet die Tour einen hohen Attraktionswert für Bootsurlauber. Entlang der gesamten Rundtour können in ausreichenden Abständen Sportboothäfen angesteuert werden (Fürstenwalde, Müllrose, Eisenhüttenstadt, Küstrin, Kienitz, Oderberg, Marienwerder, Oranienburg, Hennigsdorf). Hinzu kommen attraktive Landgangpotenziale in den Anrainerorten (v. a. Fürstenwalde, Eisenhüttenstadt, Frankfurt, Oderberg, Eberswalde/Finowkanal, Oranienburg und Berlin). Problematisch ist allerdings die Gewässersituation auf der Mittleren Oder mit häufigen Niedrigwasserständen in den Sommermonaten. Boote mit einem Tiefgang von einem Meter und mehr haben deshalb keine Planungssicherheit für die Rundtour. Insgesamt sind aber trotzdem noch größere auch überregionale Wachstumspotenziale für die Oder-Rundfahrt zu vermuten, insbesondere in der Vor- und Nachsaison mit in der Regel weniger kritischen Befahrensbedingungen.

- **Zwischenstopp aus Durchgangsverkehr zur/von Ostsee**

Der Zielverkehr zur Ostsee bzw. zum Oderhaff ist für den Finowkanal kaum relevant. Das primäre Interesse dieser Zielgruppe liegt darin, möglichst schnell ihr Zielrevier zu erreichen. Die zeitintensive Befahrung des Finowkanals ist daher für den Durchgangsverkehr keine realistische Option. Einen gewissen Attraktionswert für einen Zwischenstopp bietet allenfalls



das Bollwerk am Oder-Havel-Kanal vor der Brücke B 2 aufgrund der fußläufig entfernt liegenden Versorgungseinrichtungen und der Tankstelle. Für einen Fußmarsch in die Stadt ist die Entfernung mit gut 2,5 Kilometern zu groß. Insgesamt bietet deshalb der Durchgangsverkehr auf dem Oder-Havel-Kanal kaum Potenziale für die Stadt.

- **Vernetzung mit Nationalparkregion Unteres Odertal**

Wie unter Gliederungspunkt 3 genauer beschrieben wird, eröffnen sich durch die Verbindung der polnischen und deutschen Odergewässer (Ostoder, Westoder, HoFrieWa) mehrere Rundtourenmöglichkeiten. Dies macht die Nationalparkregion auch für einen wassertouristischen Zielverkehr attraktiv, zumal mit Stettin ein landseitiges Highlight in die Tourenplanung integriert werden kann und der Nationalpark ein idealer Profilierungsfaktor und Kommunikationsanlass ist. Mit einer gezielten grenzüberschreitenden Entwicklung und Vermarktung kann perspektivisch mit einem wachsenden Zielverkehr in die Nationalparkregion gerechnet werden, von dem auch der Finowkanal profitieren kann. Anders als die Bootsfahrer mit dem Ziel Ostsee, ist für Bootsfahrer, die eine Bootstour in die Nationalparkregion unternehmen wollen, eine größere Bereitschaft für touristische Zwischenstopps zu vermuten. Bei einer einwöchigen oder noch längeren Reisezeit ist der Finowkanal ein prädestiniertes Zwischenziel und steigert damit insgesamt die Attraktivität einer Bootstour in die Nationalparkgewässer. Die wassertouristische Profilierung der Nationalparkregion verspricht vor diesem Hintergrund für den Finowkanal moderate Wachstumspotenziale.

## Endogene Potenziale

- **Charter-Mietbootverkehr auf Finowkanal und in Verbindung mit Oder-Havel-Kanal**

Aufgrund der Schleusensituation erfordert die Befahrung des gesamten Finowkanals auch für motorisierte Boote mindestens eine Übernachtung. Positiv formuliert bedeutet dies, dass der Finowkanal als Urlaubsziel für eine Wochenendtour (ein oder zwei Übernachtungen) ein sehr hohes Attraktionspotenzial für alle bietet, die gemächliches Bootfahren mit vielen Landgängerlebnissen kombinieren möchten. Dies setzt nicht nur eine optimale wasserseitige Erschließung aller potenziellen Landgangziele voraus, sondern am Finowkanal selbst ein Vermietungsangebot von Booten mit Übernachtungsmöglichkeit und idealerweise auch für Einwegfahrten (z. B. zwischen Marina Eisvogel und Marina Oderberg). Da anders als bei Langfahrten in den größeren Revieren auf dem Finowkanal die Reisedauer und auch die Zeit auf dem Boot überschaubar ist, bedarf es für den Finowkanal keiner großen Motoryachten bzw. Hausboote, sondern in erster Linie Booten oder Flößen, die leicht für Anfänger und Familien zu handhaben sind. Aufgrund der Gewässerstruktur und der Distanzen bietet der Finowkanal ideale Voraussetzungen für Boote mit Elektro- bzw. Solarantrieb. Zum einen spielt, anders als in den großen Revieren am Finowkanal, die Reichweitenproblematik keine Rolle. Zum anderen wird damit auf einem vergleichsweise schmalen Gewässer wie dem Finowkanal



das Konfliktpotenzial im Hinblick auf Lärmemissionen minimiert und damit die Attraktivität einer Bootsfahrt erhöht. Außerdem könnte ein für den Finowkanal spezifisches Solar- oder Elektrocharterboot ein überregional ausstrahlender Image- und Profilierungsfaktor nicht nur für den Finowkanal, sondern auch für den gesamten Wirtschaftsraum Barnim darstellen, der sich das Thema umweltgerechte Mobilität prominent auf die Fahnen geschrieben hat. Hinzu kommen mögliche Synergieeffekte mit dem Radtourismus in Form gemeinsamer Ladestationen mit Elektrorädern. Aufgrund der beschriebenen Attraktionspotenziale sind für Charterfahrten auf dem Finowkanal auch Nachfrageeffekte in größerem Umfang zu vermuten, insbesondere wenn es gelingt, ein für den Finowkanal spezifisches Solar- bzw. Elektroboot mit der Möglichkeit von Einwegtouren zu etablieren.

Gute Vermarktungspotenziale durch ihren Rundtourcharakter ergeben sich auch durch die Kombination des Finowkanals mit dem Oder-Havel-Kanal ggf. unter Einbindung des Werbellinsees (ideal für Familien wegen der sehr guten Bademöglichkeiten) und der Alten Oder bis Oderberg (attraktiver Ort und Marina zum Übernachten). Durch die neue Führerscheinregelung ist es seit 2013 möglich, den Oder-Havel-Kanal mit Sportbooten mit einer Motorisierung unter 15 PS auch ohne Sportbootführerschein Binnen zu befahren. Die Vermarktungspotenziale einer mehrtägigen Rundtour über Finowkanal – Alte Oder – Oder-Havel-Kanal – Werbellinkanal – Werbellinsee für den Charterboottourismus haben sich damit deutlich verbessert. Voraussetzung hierfür ist allerdings ein entsprechendes Charterangebot.

- **Eignerbootverkehr auf dem Finowkanal**

Dabei handelt es sich nicht um Bootseigner mit Heimathafen oder Wohnort am Finowkanal, sondern um Besitzer trailerbarer und slipfähiger Sportboote, die von außerhalb der Region auf dem Landweg anreisen und ihr Boot in den Kanal slippen. Dazu bedarf es einer nutzergerechten Slipanlage, wie es sie am Finowkanal derzeit nicht gibt. Die einzige Slipanlage am Messingwerkhafen ist nur für Insider mit schmalen Booten gut nutzbar. Um Bootsurlauber mit eigenem slipfähigen Boot für den Finowkanal gewinnen, ist eine nutzergerechte Slipanlage zwingend erforderlich. Ob damit wirklich nennenswerte größere Nachfrageeffekte erzielt werden können, ist aber zu bezweifeln, da diese Zielgruppe weniger am Wasserwandern interessiert ist, sondern vorzugsweise einen Urlaub am Wasser an einem festem Standort mit eigenem Boot verbringt (Beispiel Werbellinsee). Dafür bietet der Finowkanal aufgrund der Gewässerstruktur und fehlender Ferienanlagen kaum Potenziale.



## 3.2 Finowkanal Kanutourismus

### 3.2.1 Marktbedingungen

Der Kanutourismus hat sich in Deutschland seit Mitte der neunziger Jahre rasant zu einem großen wassertouristischen Markt entwickelt (lt. Grundlagenstudie Kanutourismus mit einem Marktvolumen von etwa 1,3 Mio. Kanuten). Dies kommt auch in der stark gestiegenen Anzahl von Kanuanbietern zum Ausdruck, die sich seit Mitte/Ende der neunziger Jahre in Deutschland mehr als verdreifacht hat. Auch in Brandenburg hat sich der Kanutourismus zu einem bedeutenden wassertouristischen Angebotssegment entwickelt. Die stark gestiegene Frequentierung durch Kanus hat auf vielen Gewässern zu einem erhöhten Konfliktpotenzial mit dem Naturschutz geführt und in der Folge teilweise zu erheblichen Befahrensregulierungen bis hin zu Gewässersperrungen. Auch in Brandenburg sind die Grenzen des Wachstums im Hinblick auf die Boots frequentierung in einigen Revieren wie v. a. Spreewald erreicht. Insgesamt ist in Brandenburg, ebenso wie bundesweit, eine abnehmende Wachstumsdynamik zu beobachten, insbesondere im Hinblick auf das reine Vermietungsgeschäft. Die Wachstumspotenziale im Kanutourismus liegen künftig stärker im qualitativen Bereich und in organisierten Reisen und Touren. Für Kanuten steht stärker noch als für motorisierte Bootsurlauber das Naturerlebnis als Anlass für eine Tour im Vordergrund.

#### Fazit

Die Marktbedingungen im Kanutourismus stellen sich für den deutschen Markt nach wie vor positiv dar, auch wenn nicht mehr die Wachstumsraten der Vergangenheit erwartet werden können. Anders als auf Gewässern mit hohen Konfliktpotenzialen mit dem Naturschutz wie z. B. die Spreewaldgewässer stehen einer stärkeren kanutouristischen Frequentierung des Finowkanals zunächst keine naturschutzrechtlichen Restriktionen entgegen.

### 3.2.2 Gewässerpotenziale

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einfache Befahrbarkeit auch für Anfänger und Gruppen geeignet</li> <li>• Insgesamt wenig Bootsverkehre, geringe Konfliktpotenziale mit Motorbooten</li> <li>• Geringes Konfliktpotenzial mit dem Naturschutz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Teilen geringe Naturnähe</li> <li>• Eher monotone Gewässerstruktur</li> <li>• Viele Schleusen – erhöhter Zeitaufwand</li> </ul>





Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehrere Möglichkeiten für Tourengestaltung (Tages- und Zweitagestour nur auf Finowkanal und Mehrtagestouren in Verbindung mit Langem Trödel und mit den kanutouristisch sehr reizvollen Oderbruchgewässern)</li> <li>• Keine Strömung, dadurch in beide Richtungen befahrbar</li> <li>• Bahnanbindung und -vernetzung</li> <li>• Abwechslung Natur- und Landgangerlebnis</li> </ul>	

### Fazit

Die Stärken des Finowkanals liegen von allem in seinem abwechslungsreichen Uferprofil und der Möglichkeit unterschiedlicher Tourengestaltung auch in Verbindung mit den Nachbargewässern. Auf der anderen Seite entsprechen weder die Gewässerstruktur noch die Naturnähe den Idealvorstellungen von Paddlern.

### 3.2.3 Wettbewerbssituation

Wie im motorisierten Wassertourismus steht auch Paddlern im gesamten Gewässersystem des „Blauen Paradieses“ (Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern) eine große Auswahl an Kanugewässern zur Auswahl. Eine realistische Einschätzung der Marktpotenziale und nachfolgend einer erfolgsversprechenden kanutouristischen Marktpositionierung ist deshalb nur vor dem Hintergrund einer ehrlichen Einschätzung der Wettbewerbsposition möglich.

- Mit der einfachen Befahrbarkeit ist kein Wettbewerbsvorteil erkennbar, da dies auch für die Mehrheit aller Wettbewerbsgewässer gilt.
- Der geringe Bootsverkehr auf dem Finowkanal ist zunächst für viele Paddler ein Attraktivitätsmerkmal. Nicht bieten kann der Finowkanal allerdings die Motorbootfreiheit, lt. Grundlagenstudie zum Kanutourismus das von Kanuten am höchsten wertgeschätzte Gewässermerkmal. Durch den derzeit vergleichsweise geringen Motorbootverkehr besteht allerdings, wenn überhaupt, ein nur sehr geringes Konfliktpotenzial zwischen Kanuten und motorisiertem Sportbootverkehr. Mit der zu erwartenden Zunahme des motorisierten Sportbootverkehrs durch Eröffnung des Langes Trödels dürfte der Finowkanal für Kanuten perspektivisch aber an Attraktivität verlieren und damit seine Wettbewerbsposition in diesem Punkt verschlechtern.





- Auch die verschiedenen Tourenvarianten bedeuten keinen Wettbewerbsvorteil. Andere Reviere wie Mecklenburgische Seenplatte und Spreewald bieten diesbezüglich weit mehr Möglichkeiten. Hinzu kommt, dass der Finowkanal keinen bei Kanuten besonders beliebten Rundtourecharakter bieten kann. Unter Einbindung des Oder-Havel-Kanals wäre dies zwar gewässertechnisch möglich, aber die Befahrung des Oder-Havel-Kanals ist für Kanuten gänzlich unattraktiv (monotone Gewässerstruktur, viel Berufsschiffahrt).
- Die Bahnanbindung in Eberswalde und Niederfinow hat für Kanuten einen logistischen Vorteil (Kanuten, die mit Pkw und eigenem Boot anreisen und Kanuten, die mit der Bahn anreisen wollen, um sich ein Kanu zu leihen). Dies trifft allerdings auch auf die meisten anderen Reviere in Brandenburg zu.
- Die Abwechslung aus naturbelassenen und besiedelten Uferbereichen ist ein Merkmal, mit dem andere Kanugewässer in dieser komprimierten Form nicht aufwarten können. Für die Mehrheit der Kanuten ist dies zwar kein entscheidendes Qualitätsmerkmal, wohl aber für bestimmte Teilzielgruppen, die einen höheren Wert auf Landgänge legen. Dies sind vor allem Familien mit Kindern und Schülergruppen, für die weniger die Reisephilosophie „der Weg ist das Ziel“ gilt, sondern für die Landziele bzw. Landgänge eine hohe Attraktivität besitzen.
- Einen klaren Wettbewerbsnachteil hat der Finowkanal hinsichtlich seines Gewässerprofils und der Naturnähe gegenüber Revieren, die eine bei Kanuten besonders beliebte kleinteilige, stark mäandernde Gewässerstruktur mit gänzlich naturbelassenen Uferzonen aufweisen. Trotz der in Teilen sehr schönen Naturausstattung, besitzt der Finowkanal in Bezug auf das Naturerlebnis eine unterdurchschnittliche Wettbewerbsposition.
- Auch im Hinblick auf die Durchgängigkeit weist der Finowkanal Wettbewerbsnachteile gegenüber Revieren ohne Schleusen auf. Durch die Schleusungen fällt zwar das bei Kanuten wenig beliebte Umtragen weg, aber die vielen Schleusen erhöhen aufgrund der einzukalkulierenden Wartezeiten den Zeitaufwand. Hinzu kommt, dass der Schleusenvorgang selbst, insbesondere wenn dieser gemeinsam mit Motorbooten erfolgt, bei vielen Kanuten nicht sonderlich beliebt ist.

### **Fazit**

Im Vergleich zu den arrivierten Kanurevieren in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern weist der Finowkanal sowohl bei der Gewässerstruktur als auch dem Naturerlebnis einen klaren Wettbewerbsnachteil auf. Eine Positionierung als kanutouristisches Ziel über das Merkmal „Naturerlebnis“ ist vor diesem Hintergrund wenig erfolgversprechend und daher nicht zu empfehlen. Auch wenn das Marktvolumen kleiner ausfällt, liegen die Marktpotenziale vor allem bei Zielgruppen, für die die Landgangattraktivität ein Qualitäts- und damit auch ein Entscheidungsmerkmal darstellt. Diese Zielgruppe bildet zwar die Minderheit bei den Kanutouristen,



aber die Positionierung in einer Nische verspricht letztendlich höhere Profilierungs- und Nachfrageeffekte, als eine wenig aussichtreiche Positionierung über das Naturerlebnis.

### 3.2.4 Nachfragepotenziale

Wie auch im motorisierten Sportboottourismus ist bei den Potenzialen zu differenzieren zwischen:

1. Nachfrageeffekten aus dem Finowkanal als in sich abgeschlossenes Kanugewässer (Tages- und Zweitagestouren)
2. Nachfrageeffekten aus der Kombination Finowkanal mit Nachbargewässern (Ziel- oder Startpunkt sowie Etappenziel)

#### **Nachfrageeffekte als eigenständiges Kanugewässer**

Der Finowkanal bietet mit seiner Länge von gut 30 km eine Distanz, die je nach individueller Leistungsfähigkeit in ein bis zwei Tagen befahren werden kann. Unter Berücksichtigung der Schleusenzeiten ist eine Befahrung auch für nicht sportlich ambitionierte Kanuten innerhalb von zwei Tagen gut machbar. Die durchschnittlichen Tagesetappen liegen bei Kanuten lt. Grundlagenstudie zum Kanutourismus zwischen 15 und 25 km. Der Finowkanal für sich betrachtet bietet damit Potenziale für Zweitagestouren und für verschiedene Tagestouren in unterschiedlicher Länge.

Derzeit ist eine Nachfrage im Wesentlichen nur für Tagestouren zu beobachten. Nach Einschätzung der Anbieter kommen die Kunden vorrangig aus dem regionalen Umfeld des Finowkanals. Es handelt sich dabei vor allem um Einwohner aus dem regionalen Umfeld (Primärmarkt) ergänzt durch Urlauber, die in der Region Urlaub machen (Sekundärmarkt). Mit der jetzigen austauschbaren, wenig profilierten Marktpositionierung sind nennenswerte Wachstumspotenziale weder bei Tages- noch bei Mehrtagestouren zu erwarten. Um größere Nachfrageeffekte zu erreichen, müssen Nachfragepotenziale auch außerhalb des regionalen Umfeldes erschlossen werden. Chancen dafür sind nur mit einer auf die Zielgruppe „Familien und Schulklassen“ zugeschnittenen Infra- und Angebotsstruktur zu erkennen. Unbedingt erforderlich sind nutzergerechte Anlegemöglichkeiten an bzw. nahe den Landgangzielen, Einstiegsstellen für Paddler mit eigenem Kanu sowie eine offensive informelle Aufbereitung des Landgangangebots, alles Punkte, die derzeit nicht in der erforderlichen Quantität und Qualität erfüllt werden. Der Handlungsbedarf lässt sich gut am konkreten Beispiel Familienpark aufzeigen. Dieser ist weder vom Wasser aus als Familienattraktion erkennbar, noch gibt es eine erkennbar kanugerechte Anlegesituation.



Größere Wachstumspotenziale sind vor dem Hintergrund der dafür gut passenden Distanz in erster Linie bei Zweitagestouren zu vermuten. Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist aber ein attraktiver Biwakplatz zum Übernachten im Eberswalder Stadtbereich.

Unabhängig ob Tages- oder Mehrtagestour, da es sich um Streckenfahrten handelt, müssen Kanuten in der Regel zum Ausgangspunkt zurückkehren. Lediglich bei Kurzfahrten wird auch eine Rückfahrt mit dem Kanu akzeptiert. Eine möglichst einfache Logistik hat deshalb für den Kanuten eine hohe Priorität. „Mietpaddler“ können in der Regel auf einen Bring- und Holservice vom Anbieter zurückgreifen, für Paddler mit eigenem Kanu ist die Lösung ungleich schwieriger. Als Lösungsmodell für beide Zielgruppen bietet sich am Finowkanal aufgrund des parallel zum Finowkanal verlaufenden Oder-Havel-Radwegs das Rad an. Damit dies funktioniert, müssen Paddler an ausgewählten Zielpunkten die Möglichkeit haben, sich ein Rad zu leihen und damit zum Ausgangspunkt zurück zu radeln. Dies wird derzeit zwar schon durch den Anbieter Triangel Tours angeboten, aber insgesamt nicht offensiv vermarktet.

### **Nachfrageeffekte in Verbindung mit Nachbargewässern**

- Kombination mit Langem Trödel: Durch die Schiffbarmachung für motorisierte Sportboote wird der Lange Trödel besonders aufgrund seiner geringen Gewässerbreite für Paddler an Attraktivität einbüßen. Größere Nachfrageeffekte in Vernetzung mit dem Langen Trödel sind daher kaum zu erwarten.
- Kombination mit Oder-Havel-Kanal: Aufgrund der bereits beschriebenen geringen Attraktivität des Oder-Havel-Kanals sind hierfür nur geringe bis gar keine Vermarktungspotenziale zu erkennen.
- Kombination mit Alter Oder und Nebengewässer im Oderbruch: Die Alte Oder und ihre Nebengewässer sind attraktive naturnahe Kanugewässer in der Regel auch ohne Motorbootverkehr. Die kanutouristische Vernetzung mit dem Finowkanal liegt vor diesem Hintergrund nicht nur räumlich nahe. Dabei sind zwei Vernetzungspunkte besonders attraktiv, nämlich Oderberg und Bad Freienwalde. Erstgenannter ist auch als Ausgangs- oder Zielpunkt für Tagesetappen auf dem Finowkanal attraktiv, während aufgrund der großen Distanz die Vernetzung mit Bad Freienwalde nur im Rahmen von mindestens einer Zweitagestour funktioniert. Durch die Bahnvernetzung mit Eberswalde (Ausgangspunkt) ist diese Strecke auch in logistischer Hinsicht sehr reizvoll. Außerdem bietet Oderberg mit dem Biwakplatz und der Marina sehr gute Übernachtungsbedingungen.
- Kombination mit Unterem Odertal: Aufgrund der langen Distanz sind im Kanutourismus nur geringe Vernetzungspotenziale zu erkennen. Als Zielgruppe kommen nur Paddler in Frage, die eine Woche und länger unterwegs sein wollen. Hierfür fallen die Nachfragepotenziale



grundsätzlich sehr gering aus. Hinzu kommt, dass die Mecklenburgische Seenplatte die weit-  
aus attraktiveren Gewässerbedingungen für Touren in dieser Länge bietet.

### 3.3 Finowkanal Flusskreuzfahrten

#### **Marktpotenziale**

Der Flusskreuzfahrtmarkt hat in der Vergangenheit sehr hohe Wachstumsraten zu verzeichnen. Grundlage hierfür ist die demografische Entwicklung, denn der typische Flusskreuzfahrtgast ist 60 Jahre und älter. Rhein, Donau und Nil waren über lange Jahre die Wachstumsmotoren dieses dynamisch gewachsenen Marktes. Das Wachstum hat sich allerdings nach Auskunft der Branche deutlich abgeschwächt, was auch durch die früher unüblichen Rabatte bei vielen Flusskreuzfahrten zum Ausdruck kommt. Eine Ursache ist auch die 2012 erfolgte Mehrwertsteuererhöhung für Flusskreuzfahrten von 7 % auf jetzt 19 % und daraus resultierender Preissteigerungen. Insgesamt ist damit der Kostendruck gestiegen, was den Trend zu größeren Schiffen mit einer höheren Rentabilität verstärkt hat.

#### **Potenziale Finowkanal und Oder-Havel-Kanal**

Der Finowkanal kommt aufgrund seiner durch die Schleusen begrenzten Größenrestriktionen als Gewässer für Kabinenschiffe nicht in Frage. Der Oder-Havel-Kanal wird, wie unter Gliederungspunkt 2 aufgeführt, bereits intensiv von Flusskreuzfahrtschiffen befahren. Vor dem Hintergrund der beschriebenen Marktentwicklungen und aufgrund der Gespräche, die im Zuge des Projekts mit relevanten Reedereien/Veranstaltern geführt wurden, ist auf absehbare Zeit keine Ausweitung des Flusskreuzfahrtverkehrs zwischen Berlin und Stralsund zu erwarten. Wenn für Eberswalde mehr Potenziale erschlossen werden sollen, dann nur als Etappenziel für eine Übernachtung oder als Pausenstandort. Bei realistischer Betrachtungsweise sind hierfür aber kaum Wachstumspotenziale erkennbar, da die Attraktionspotenziale für einen Landausflug nicht ausreichen. Erfahrungsgemäß werden Landausflüge nur zu Top-Highlights wie Kloster Chorin oder Schiffshebewerk unternommen. Ein evtl. Ansatzpunkt könnte eine parallel zur Schiffsfahrt stattfindende Radtour entlang des Finowkanals sein (interessierte Passagiere würden in Marienwerder aussteigen und in Eberswalde am Bollwerk wieder zusteigen). Ob es hierfür Potenziale gibt, ist mit den Anbietern zu klären.



## 3.4 Finowkanal Fahrgastschiffahrt

### Marktbedingungen

Die Marktnachfrage in Deutschland ist durch zwei gegensätzliche Entwicklungen gekennzeichnet. Während an touristischen Brennpunkten wie z. B. in der Berliner Innenstadt oder an der Ostseeküste die Fahrgastschiffahrt boomt, ist die Nachfrage in ländlichen Räumen mit geringen Einwohner- und Urlauberpotenzialen fast überall stark rückläufig. Die wirtschaftliche Betreuung eines Linienverkehrs setzt hohe Nachfragepotenziale aus dem Primärmarkt (Einwohner) und Sekundärmarkt (Urlauber) voraus. Hinzu kommt ein verändertes Freizeitverhalten, das sich auf die Entwicklungspotenziale der Fahrgastschiffahrt in ländlich strukturierten Räumen ohne größere Urlauberzahlen ungünstig auswirkt. Dies ist zum einen das im Vergleich zu früher deutlich besser entwickelte Freizeitangebot, das für die Fahrgastschiffahrt eine Konkurrenz und zwar sowohl im Hinblick auf den Einwohner- als auch Urlaubermarkt bedeutet. Aktive Freizeitprogramme wie Radfahren stehen im Gegensatz zum passiven „Mitfahren“ auch bei den tendenziell älteren Kunden von Fahrgastschiffen höher im Kurs. Hinzu kommt, dass die Bereitschaft für längere Fahrten ohne besondere Zusatzerlebnisse deutlich geringer ausgeprägt ist als früher. Allein mit der Durchführung eines Linienverkehrs lässt sich ein Fahrgastschiff heute in Regionen mit geringen Primär- und Sekundärmarktpotenzialen kaum noch rentabel betreiben. Erfolgreiche Reedereien wie z. B. die Flotte Weser auf der Weser verdienen ihr Geld mit Sonder- und Erlebnisfahrten, der Linienverkehr dient nur als Mittel zum Zweck, um neue Kunden für Sonderfahrten zu gewinnen.

### Angebotspotenziale Finowkanal

Die schwierige Marktsituation für Fahrgastschiffe auf dem Finowkanal wird dadurch deutlich, dass ein täglicher Linienverkehr schon lange nicht mehr stattfindet. Eberswalde wird von der Reederei in Oderberg zwar regelmäßig, aber nur in großen zeitlichen Abständen angefahren. Ein Linienverkehr durch die „Schippelschute“ mit Liegeplatz in Finowfurt nach Eberswalde findet überhaupt nicht statt. Das Beispiel „Schippelschute“ macht aber deutlich, dass mit einer attraktiven Angebotsgestaltung Marktpotenziale für Sonder-Charterfahrten im ausreichenden Maße in der Region vorhanden sind – selbst ohne Fahrten von und nach Eberswalde. Aufgrund des Einwohnerpotenzials der Stadt und Umgebung sowie der Urlauberpotenziale im regionalen Umfeld sind ausreichende Marktpotenziale für Sonder- und Charterfahrten auch für ein weiteres kleineres Fahrgastschiff mit Stationierung in Eberswalde zu vermuten, das ggf. zu nachfrageintensiven Zeiten (Samstag oder Sonntag) auch für einen Linienverkehr in Kombination mit Radfahren eingesetzt werden könnte.



### 3.5 Fazit Potenzialeinschätzung Finowkanal

- Im **motorisierten Wasserwandertourismus** sind vor allem durch die Schiffbarkeit des Langes Trödel ab 2015 größere Nachfrageeffekte zu erwarten. Im welchen Umfang ist allerdings schwer zu prognostizieren. Eine Verdoppelung der aktuellen Bootszahl ist allein durch den Neugierfaktor für die ersten Jahre nach Eröffnung des Langes Trödel ein durchaus realistisches Szenario. Hinzu kommt, dass der gesamte Gewässerbereich im nördlichen Brandenburg/Mecklenburgische Seenplatte gerade in den Sommermonaten stark überlaufen ist und damit Touren auf der deutlich weniger befahrenen Oberen Havel flussabwärts zum Finowkanal nicht nur für Charterscheinkunden an Attraktivität gewinnen dürften. Die endogenen Potenziale des Finowkanals hängen maßgeblich davon ab, ob es gelingt, den Finowkanal als Erlebniskette mit landseitigen Attraktionen zu entwickeln, untersetzt mit einem speziellen, für den Finowkanal imagebildenden Bootserlebnis. Dies gilt für die Rundtour in Verbindung mit dem Oder-Havel-Kanal aber auch für Einwegtouren. Letzteres setzt eine entsprechende Angebotsgestaltung (Bootsabgabe) am Zielort voraus. Gerade in der Vernetzung mit Oderberg sind hierfür Potenziale zu vermuten.
- Wachstumspotenziale im **Kanutourismus** liegen vor allem in Mehrtagestouren – entweder auf dem Finowkanal selbst oder in Verbindung mit Oderberg und Bad Freienwalde – und weniger im Tagestourismus. Grundvoraussetzung ist aber die dargestellte Zielgruppenorientierung auf Familien und Schul- bzw. Kindergruppen sowohl in der Infrastruktur- und Angebotsgestaltung als auch in der Vermarktung. Ob und in welchem Umfang die zu erwartende Zunahme des motorisierten Sportbootverkehrs durch die Schiffbarmachung des Langes Trödel die kanutouristischen Potenziale beeinträchtigt, ist auch abhängig von der künftigen Bootsfrequenzierung auf dem Finowkanal. Kanuten, die auf ihrer Tour vor allem Ruhe und Einsamkeit suchen, werden durch einen erhöhten Motorbootverkehr von einer Tour auf dem Finowkanal abgeschreckt. Auf der anderen Seite kann davon ausgegangen werden, dass Kanuten mit einem solchen Anspruch ohnehin andere Reviere favorisieren, hingegen Ruhe und Einsamkeit bei den definierten Zielgruppenpotenzialen keine entscheidende Rolle spielen, solange es nicht zu einem Gefährdungspotenzial kommt. Dies ist aber aufgrund der ausreichenden Gewässerbite nicht zu erwarten, zumal selbst eine Verdreifachung des motorisierten Bootsverkehrs nicht annähernd zu einer Bootsfrequenzierung wie in der Mecklenburgischen Seenplatte führen dürfte. Außerdem kommt hinzu, dass die angestrebten endogenen motorisierten Verkehre durch Boote mit Elektro- oder Solarantrieb erreicht werden sollen, die mit dem kanutouristischen Belangen sehr gut harmonieren.
- Entwicklungspotenziale der **Fahrgastschifffahrt** liegen primär in Charter- und Sonderfahrten. Für die Ansiedlung und Betreibung eines weiteren kleineren Fahrgastschiffes am Standort Eberswalde ist in Anbetracht des vergleichsweise hohen Primärmarktpotenzials



(Einwohner und Wirtschaftsunternehmen) durchaus eine wirtschaftliche Basis zu vermuten. Entscheidend hierfür ist das Engagement eines risikobereiten und innovativen Anbieters.

- Die Entwicklungspotenziale der **Flusskreuzfahrt** sind wie beschrieben sehr begrenzt.

### 3.6 Entwicklungsszenarien

Es wurde bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass es vor dem Hintergrund der genannten Herausforderungen eine möglichst konkrete und von der gesamten Region getragene Vorstellung über die gewünschte wassertouristische Zukunft des Finowkanals unerlässlich ist. Ohne diese kann die notwendige Interessenvertretung/Lobbyarbeit für den Finowkanal gegenüber Bund und Land nicht mit der nötigen Schlagkraft betrieben werden. Grundsätzlich vorstellbar sind vier Szenarien:

1. Nichts tun, weiter laufen lassen.
2. Erhalt des Finowkanals nur für muskelbetriebene Fahrzeuge. Der Schleusenbetrieb muss nicht notwendigerweise aufrecht erhalten bleiben, allerdings müssen an den Schleusen zumutbare Umtragesituationen geschaffen werden.
3. Befahrung des Finowkanal für motorisierte Boote einschließlich Fahrgastschiffe nur auf der Teilstrecke vom Langen Trödel bis nach Eberswalde. Eine Sanierung der beiden Schleusen Stecher und Liepe muss nicht erfolgen. Der Finowkanal wäre dann aber ein „Sackgassenrevier“.
4. Durchgängiger Erhalt der Befahrbarkeit des Finowkanals für alle Sportboote und Fahrgastschiffe.

#### **Bewertung der Szenarien – Gegenüberstellung Vor- und Nachteile:**

- **Szenario 1 Nichtstun:** Dies bedeutet in der Konsequenz, dass vermutlich bereits in wenigen Jahren zunächst die beiden Schleusen Stecher und Liepe für die Sportbootschiffahrt geschlossen werden müssen, ohne dass ein Lösungsmodell vorliegt, wie deren weitere Betreuung erreicht werden kann. Die Folge wäre ein fast vollständiger Bedeutungsverlust des Finowkanals für den Wassertourismus und ein drastischer Imageverlust nach innen und außen, nicht nur in wassertouristischer Hinsicht.



- **Szenario 2 nur Kanu:**

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schleusen müssen für Sportbootschleusungen nicht erhalten bleiben (keine personelle Betreuung, keine Sanierung)</li> <li>▪ Investitionskosten deutlich geringer (nur nutzergerechte Umtragesituation an Schleusen, weniger Liegeplätze )</li> <li>▪ Geringere Betreiberkosten</li> <li>▪ Für Kanuten Attraktionsgewinn durch Wegfall motorisierter Sportbootverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Deutlich geringere Nachfragepotenziale (wirtschaftliche Effekte)</li> <li>▪ Für Kanuten nur bedingt attraktiv (Hürdenlauf, Umtragen wenig beliebt)</li> <li>▪ über)regionaler Imageschaden, wenn Sportboote vom Langen Trödel nicht auf Finowkanal weiterfahren können</li> <li>▪ Keine Entwicklung Fahrgastschiffahrt</li> <li>▪ Negativsignal nach innen (Anbieter, Bevölkerung)</li> <li>▪ Bisherige Mio.-Investitionen in Erhalt Schiffbarkeit Finowkanal politisch schwer zu rechtfertigen</li> </ul>

Wassertourismus findet nur noch im kleinen Umfang statt. Eine überregionale Marktpositionierung ist kaum möglich. Der Finowkanals wird auf seine Naherholungsfunktion und als ein Angebot für Urlauber in der Region reduziert.

- **Szenario 3 Nutzung einer Teilstrecke bis Eberswalde für alle Sportboote und Fahrgastschiffahrt (Sackgassenrevier)**

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine Sanierung der beiden Schleusen Liepe und Stecher mit höchstem Bedarf erforderlich</li> <li>▪ Eberswalde mit motorisierten Sportbooten und Fahrgastschiffahrt noch erreichbar</li> <li>▪ Aufgrund der zu vermutenden geringeren Nachfrage weniger Investitionen in Liegeplätze erforderlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für motorisiertes Wasserwandern nicht mehr wirklich attraktiv (Wegfall Rundtourcharakter), weniger Boote aus nördlichem Brandenburg</li> <li>▪ Deutlich geringere Nachfragepotenziale (wirtschaftliche Effekte)</li> <li>▪ Negativsignal nach innen (Anbieter Sportboothafen, Bevölkerung)</li> <li>▪ Bisherige Mio.-Investitionen in Erhalt Schiffbarkeit Finowkanal politisch schwer zu rechtfertigen</li> <li>▪ Problematik Schleusenbetreuung und Sanierung bleibt</li> </ul>





Dieses Szenario bedeutet, dass die wassertouristischen Potenziale durch den Rundkurs in Verbindung mit dem Oder-Havel-Kanal nicht genutzt werden können. Für das motorisierte Wasserwandern hätte dies einen erheblichen Attraktivitätsverlust für den Finowkanal zur Folge und damit deutlich geringere Nachfrageeffekte. Entscheidendes Argument gegen dieses Szenario ist aber vor allem die auch weiterhin ungelöste Schleusenproblematik (Sanierung, Betreibung). Wenn auch vermutlich nicht in der Dringlichkeit wie bei den beiden für dieses Szenario nicht mehr benötigten Schleusen Stecher und Liepe, so wird diese Problematik auch für die anderen Schleusen früher oder später relevant. Das Szenario ist damit nur ein zeitliches Hinausschieben einer ungelösten Problematik.

• **Szenario 4 Durchgängige Befahrbarkeit für alle Sportboote und Fahrgastschiffe**

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Möglichkeit der Nutzung aller wassertouristischen (Nachfrage)Potenziale</li> <li>▪ Max. wirtschaftliche Effekte</li> <li>▪ Voraussetzung für privatwirtschaftliche Folgeinvestitionen</li> <li>▪ Investitionen in Langen Trödel finden Fortführung</li> <li>▪ Überregionale Marktpositionierung als Wassertourismusrevier möglich (Profilierungs- und Nachfrageeffekte)</li> <li>▪ Erhalt Finowkanal für Fahrgastschiffahrt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dauerhaftes Lösungsmodell für Betreibung-Finanzierung erforderlich</li> <li>▪ Hohe Erhaltungs- und Sanierungskosten für Schleusen</li> <li>▪ Folgekosten für Infrastruktur entlang Finowkanal (v.a. nutzergerechte Anlegestellen)</li> <li>▪ Wenn viele Boote mit Verbrennungsmotoren Attraktivitätsverlust für Kanuten</li> </ul>

Szenario 4 bedeutet nicht nur den Erhalt aller Schleusen, sondern auch den weiteren Ausbau einer wettbewerbsfähigen Infra- und Angebotsstruktur entlang des Finowkanals (siehe Handlungsprogramm). Es ist damit das teuerste Szenario, auf der anderen Seite aber auch das Szenario mit den höchsten direkten und indirekten Nutzeneffekten (Umsätze aus Ausgaben der Bootsurlauber, Imagegewinn usw.).



## **Fazit**

Wassertourismus in einem nennenswerten und regionalwirtschaftlich lohnenden Umfang ist nur mit Szenario 4 zu erreichen. Damit sich die vergangenen und künftigen Investitionen in den Finowkanal rechnen, müssen alle wassertouristischen Potenziale konsequent genutzt werden. Dies gilt vor allem für den motorisierten Bootstourismus nicht nur in der Vernetzung des Finowkanals mit Nachbargewässern, sondern auch als eigenständiges Revier.

Allein die Gewährleistung der durchgängigen Befahrbarkeit bedeutet aber noch nicht, dass eine erfolgreiche überregionale Marktpositionierung erreicht wird, sondern dies bildet zunächst lediglich die zwingend notwendige Grundlage dafür. Dies gilt auch im Hinblick auf die Umsetzung/Mobilisierung privatwirtschaftlicher und auch öffentlicher Investitionen, die eine Planungssicherheit hinsichtlich der Zukunftsfähigkeit des Finowkanals voraussetzen, mindestens aber eine klare Position der Region, wie dies erreicht werden soll.

Letztendlich gibt es zu Szenario 4 keine Alternative. Eine Schließung des Finowkanals für die motorisierte Sportbootschifffahrt hätte einen Imageschaden zur Folge und zwar nicht nur im Hinblick auf den Kanal als Wasserstraße, sondern auch als Anker und Motor für die Regionalentwicklung. Investitionen in den Finowkanal sind vor diesem Hintergrund weit mehr als eine Investition in eine Wasserstraße, sondern in die Zukunft der Region.



## 3.7 Nationalparkregion Unteres Odertal motorisierter Bootstourismus

### 3.7.1 Gewässerpotenziale

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzigartige Flussauenlandschaft</li> <li>• Durch die parallel verlaufenden Höhenzüge kontrastreiche Landschaft</li> <li>• Nationalpark positiver Imagerträger</li> <li>• Fast 200 km für Sportboote befahrbare Gewässer mit mehreren Rundtourmöglichkeiten unter Einbindung polnischen Oderseite</li> <li>• Viel Ruhe und Stille auf und entlang der Gewässer</li> <li>• Anbindung Stettin</li> <li>• Grenzüberschreitender Charakter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wenig abwechslungsreiche Gewässerstruktur und -landschaft an der Oder</li> <li>• HoFrieWa in Teilen sehr monotoner Gewässerverlauf</li> <li>• Abseitige Lage von den wassertouristischen Hauptverkehrsströmen und vom Hauptquellmarkt Berlin</li> <li>• Von deutscher Seite vermutlich nach wie vor Ressentiments gegenüber Anlegesituation in Polen</li> <li>• Wenig überregional ausstrahlende Landgangattraktionen</li> </ul>

#### Fazit

Die Revierattraktivität für das motorisierte Wasserwandern liegt klar in der einmaligen Nationalparklandschaft in Verbindung mit der Möglichkeit mehrere Rundtouren zu fahren. Das Hauptmotiv für einen Bootsurlaub, das Natur- und Landschaftserlebnis, kann in der Nationalparkregion damit sehr gut eingelöst werden. Der Nationalpark ist hierfür ein Qualitätsmerkmal mit hohen Vermarktungspotenzialen sowohl als Kommunikations- wie auch als Besuchsanlass.

### 3.7.2 Wettbewerbssituation

- Die Ausweisung als Nationalpark dokumentiert die Besonderheit und Einzigartigkeit dieser Flussauenlandschaft. In der Vermarktung ist dies zumindest in Brandenburg ein Alleinstellungsmerkmal, mit dem Wettbewerbsvorteile im Marketing erzielt werden können. Auf der anderen Seite bedeutet dieses aber nicht, dass die Region in Bezug auf das Naturerlebnis eine Alleinstellung besitzt, denn auch andere Reviere im Gewässersystem von Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern bieten Bootsurlaubern ein hochwertiges Naturerlebnis, d. h. allein mit der Botschaft „außerordentliches Naturerlebnis“ sind keine Wettbewerbsvorteile



verbunden. Die Alleinstellung bezieht sich auf die spezifische Landschaftsform als Flussauenlandschaft, deren Attraktivität aber je nach persönlicher Vorliebe individuell von jedem Bootsurlauber unterschiedlich bewertet wird.

- Das Gewässersystem kann weder hinsichtlich Länge noch Struktur mit den führenden Wasserwanderrevieren in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern konkurrieren. Den erfahrungsgemäß bei motorisierten Wasserwanderern besonders beliebten Gewässermix aus Seen, Fluss- und Kanalabschnitten kann die Nationalparkregion nicht bieten, dafür aber die Möglichkeit, mehrere Rundtouren in unterschiedlicher Länge zu fahren. Damit besitzt die Nationalparkregion einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den meisten anderen Revieren im Gewässersystem von Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Außerdem ist die Ostoder ab Hohensaaten, anders als die Oder weiter flussaufwärts (Mittlere Oder), verlässlich auch bei niedrigen Wasserständen befahrbar.
- Der geringe Bootsverkehr und die kaum zersiedelte Landschaft vermitteln eine Ruhe und Stille, wie sie ansonsten in ähnlicher Qualität nur an der Elbe vorzufinden ist. Gerade im Vergleich mit dem stark befahrenen Gewässerbereich im nördlichen Brandenburg/Mecklenburgische Seenplatte besitzt die Nationalparkregion diesbezüglich einen Wettbewerbsvorteil, der allerdings nicht überbewertet werden darf. Wie die Realität in den führenden Wasserwanderrevieren zeigt, ist dies offensichtlich für die meisten Bootsurlauber kein zentrales Entscheidungsmerkmal für die Revierauswahl. Unzweifelhaft sind die Ruhe und Stille aber ein Qualitätsmerkmal für die Nationalparkregion.
- Bei den landseitigen Attraktionspotenzialen weist die Nationalparkregion klare Wettbewerbsnachteile gegenüber den meisten anderen Revieren im Gewässersystem Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern auf. Mit Stettin kann die Nationalparkregion zwar mit einem auch überregional ausstrahlenden Landgangziel aufwarten, in der Summe aller Landgangpotenziale (Orte, Sehenswürdigkeiten, Freizeiteinrichtungen) ist die Wettbewerbsposition der Nationalparkregion aber unterdurchschnittlich. Dies bedeutet in der Konsequenz keinesfalls, die vorhandenen Landgangpotenziale für Bootsurlauber nicht zu bewerben, denn wie die Bootsurlauberbefragung in Brandenburg von 2009 aufgezeigt hat, spielt gerade für motorisierte Wasserwanderer der Landgang eine wichtige Rolle. Von einer Marktpositionierung über die Landgangpotenziale ist allerdings vor dem Hintergrund der geschilderten Wettbewerbssituation abzuraten.
- Der grenzüberschreitende Charakter der Nationalparkregion ist ein Alleinstellungsmerkmal, das sonst nur die Mittlere Oder bieten kann. Als Imagefaktor ist damit eine Abgrenzung von Wettbewerbern möglich, ob dies aber auch als Besuchsmotiv funktioniert, ist zumindest in kurz- bis mittelfristiger Perspektive zu bezweifeln. Die Grenze ist zwar seit dem Beitritt Polens zum Schengener Abkommen kein Hindernis mehr, wohl aber häufig noch eine mentale Barriere. Diese abzubauen muss erklärtes Ziel für die wassertouristische Profilierung der Na-



tionalparkregion sein, da sich größere wassertouristische Potenziale nur grenzüberschreitend erschließen lassen.

- Ein klarer Wettbewerbsnachteil ist die vergleichsweise weite Entfernung zum Hauptquellgebiet Berlin und den wassertouristischen Hauptverkehren aus dem westlichen und nördlichen Brandenburg. Eine Bootstour in die Nationalparkregion aus Berlin erfordert einen vergleichsweise hohen Zeitaufwand für die Anfahrt und Rückfahrt (mit dem Boot mindestens drei Tage). Hinzu kommt der Nachteil, dass der Oder-Havel-Kanal als Zufahrtsstrecke wenig attraktiv ist (Ausnahme Schiffshebewerk). Umso wichtiger ist es, den Finowkanal als Attraktion für den Hin- oder Rückweg mit zu berücksichtigen, um so die Fahrt aufzuwerten. Das bedeutet aber mindestens einen weiteren Tag in der Törnplanung.

### **Fazit**

Die Nationalparkregion ist bislang für den motorisierten Wassertourismus nur als Durchgangsrevier relevant und bisher kein Zielrevier. Allein die deutschen Odergewässer HoFrieWa und Westoder zwischen Gartz und Mecherin bieten nicht genug Potenziale, um auch Zielverkehre für die Nationalparkregion zu erschließen. Auch die Attraktivität des Nationalparks reicht, trotz seiner überregionalen Ausstrahlung, kaum aus, um motorisierte Zielverkehre zu generieren. Eine erfolgreiche Positionierung der Nationalparkregion als Zielrevier ist nur durch die Kombination der polnischen und deutschen Odergewässer möglich. Damit wird nicht nur eine deutliche Ausweitung der Gewässerkilometer erreicht, sondern vor allem die Möglichkeit für die bei Bootsurlaubern erfahrungsgemäß sehr beliebten Rundtouren geschaffen. Die wassertouristischen Potenziale im motorisierten Wasserwandern sind deshalb entscheidend von einer gemeinsamen grenzüberschreitenden Entwicklung und Vermarktung abhängig.

### **3.7.3 Nachfragepotenziale**

Wassertouristische Entwicklungspotenziale für die Nationalparkregion ergeben sich sowohl im Hinblick auf den Durchgangs- als auch Zielverkehr.

#### **Durchgangsverkehr**

- Wie aus der Schleusenstatistik ersichtlich wird, stagniert der Durchgangsverkehr seit dem Jahr 2000 auf ähnlichem Niveau (Schleuse Niederfinow zwischen 3.600 und 3.900 Sportbootschleusungen). Vor dem Hintergrund der beschriebenen Marktbedingungen im Bootsmarkt ist nicht zu erwarten, dass der Durchgangsverkehr von Berlin an die Ostsee künftig nennenswert zulegen wird. Wenn der Durchgangsverkehr insgesamt nicht weiter zunehmen wird, bedeutet dies für die Region, dass Entwicklungspotenziale nur mit einer Steigerung der Landgangquote und einer Erhöhung der Aufenthaltsdauer realisierbar sind. Ob und in wel-

chem Umfang dies möglich ist, lässt sich nur schwer prognostizieren. Aufgrund der Motivstruktur des Durchgangsverkehrs ist davon auszugehen, dass bei der Mehrheit der Bootsführer die Neigung für einen touristisch motivierten Zwischenstopp gering bis gar nicht ausgeprägt ist, d. h. ein Übernachtungsstopp nur notwendigerweise am Ende einer Tagesetappe eingelegt wird, um dann am nächsten Morgen frühzeitig weiter Richtung Zielrevier Ostsee/Oderhaff zu fahren. Gleichwohl zeigen die im Rahmen der Bootsurlauberbefragung am Standort Schwedt durchgeführten Interviews, dass fast zwei Drittel der Befragten sich auch einen längeren Aufenthalt vorstellen können. Außerdem kann davon ausgegangen werden, dass es einen kausalen Zusammenhang zwischen Landgangbereitschaft und der Möglichkeit/Qualität der Anlege- bzw. Liegeplatzsituation gibt. Da bis auf Schwedt und Gartz alle anderen Anrainerorte keine oder eine wenig nutzergerechte Anlegesituationen aufweisen, legen dort verständlicherweise, wenn überhaupt, nur wenige Boote an. Das Beispiel Wassersportzentrum Schwedt zeigt, dass mit einer attraktiven Anlege- und Liegeplatzsituation nicht nur mehr Sportboote für einen Zwischenstopp gewonnen werden können, sondern mit einer hohen Aufenthaltsqualität diese auch zu einem etwas längeren Aufenthalt motiviert werden können. Sowohl bei der Gastliegezahl insgesamt als auch bei der Aufenthaltsdauer ist trotz der neu hinzugekommenen Liegeplatzkapazitäten in Gartz dort ein positiver Trend festzustellen. Eine Qualifizierung der Anlegesituation entlang der Anrainergemeinden ist deshalb unverzichtbare Grundlage, um mehr „Durchfahrer“ zu einem touristischen Landgangstopp zu bewegen v. a. in touristisch so attraktiven Orten wie Stolpe und Criewen. Bei realistischer Betrachtungsweise sollten die Nachfragerwartungen allerdings nicht zu hoch gehängt werden, da auch künftig die Mehrheit der Bootsführer den Fokus eindeutig auf ein möglichst schnelles Erreichen des Ziel- bzw. Heimatreviers legen wird.

### Zielverkehr Wasserwandern

Wie bereits im Fazit des Gliederungspunktes 3.1.2 deutlich gemacht wurde, ergibt sich aus der Zusammenführung der deutschen und polnischen Oder-Gewässer ein Gewässernetz mit gut 170 für motorisierte Sportboote befahrbaren Gewässerkilometern.

Durch die Querverbindungen zwischen HoFrieWa bzw. Westoder zur Ostoder bei Hohensaaten, bei Schwedt über die Schweder Querfahrt (wichtig dafür dauerhafte Offenhaltung der Schleuse) und bei Stettin lassen sich verschiedene Rundtouren sowohl im als auch gegen den Uhrzeigersinn befahren:

- Kleine Rundtour Hohensaaten – Ostoder – Schwedter Querfahrt – HoFrieWa





- Kleine Rundtour Schwedt – HoFrieWa – Westoder – Stettin (Klützer Querfahrt oder innerstädtische Querfahrt)
- Große Rundtour Hohensaaten – Ostoder – Stettin – Westoder – HoFrieWa

Mit dem weiteren Abbau der infrastrukturellen und mentalen Barrieren lässt sich der Zielverkehr im Zuge einer grenzüberschreitenden Vermarktung perspektivisch deutlich steigern. In welchem Umfang lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt seriös nicht prognostizieren. Aufgrund der beschriebenen Nachteile in Bezug auf die Erreichbarkeit und Gewässerstruktur sind Zielverkehre wie in den etablierten Wasserwanderregionen im Brandenburger Norden sowie südwestlich und südöstlich von Berlin sicherlich nicht erreichbar. Der Durchgangsverkehr dürfte deshalb vom Volumen her auch künftig den Schwerpunkt des motorisierten Bootsverkehrs in der Nationalparkregion bilden.

### **Urlaub mit dem Boot**

Dieser Zielgruppe<sup>4</sup> geht es weniger um Wasserwandern, sondern sie nutzt das Boot wie Camper das Zelt oder den Caravan als Unterkunft für Landausflüge v. a. mit dem Rad. Voraussetzung hierfür sind attraktive Häfen mit einer Urlaubsatmosphäre wie eine Ferienanlage oder ein Campingplatz und ein touristisch sehr attraktives Umfeld. Das Wassersportzentrum in Schwedt ist derzeit der einzige Sportboothafen, der eine Urlaubsatmosphäre für einen mehrtägigen Aufenthalt bietet. Aufgrund seiner Standortqualitäten (Hafenbecken, sehr schönes Umfeld) bietet sonst nur der „Hafen“ in Stolzenhagen Potenziale für diese Zielgruppe. Dafür müsste aber erheblich in die Infrastruktur und Aufenthaltsqualität investiert werden. Der Wasserwanderrastplatz in Gartz ist durch seine Geländestruktur nur als Übernachtungs- und Kurzrastplatz attraktiv. Insgesamt sind die Potenziale in diesem nicht klar abgrenzbaren Marktsegment zu vernachlässigen. Mit dem Nationalpark gibt es zwar ein landseitiges touristisches Highlight, darüber hinaus ist aber das Landgangpotenzial wie bereits in der Wettbewerbsanalyse dargestellt wurde, im Vergleich zu Revieren wie den Potsdamer und Brandenburger Havelseen unterdurchschnittlich. Hinzu kommt mit Blick auf den Quellmarkt Großraum Berlin die für einen Kurzurlaub viel zu lange Anfahrzeit.

.....

<sup>4</sup> Marktdaten zu dieser Nischenzielgruppe liegen nicht vor



## 3.8 Nationalparkregion Unteres Odertal Kanutourismus

### 3.8.1 Gewässerpotenziale

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzigartige Flussauenlandschaft mit Wildnischarakter und besonderer Flora und Fauna</li> <li>• Nationalpark sehr positiver Imagerträger</li> <li>• Durch die Vernetzung der Hauptgewässer zahlreiche Rundtourmöglichkeiten</li> <li>• Viel Ruhe und Stille auf und entlang der Gewässer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HoFrieWa in Teilen eintönige Gewässerstruktur v. a. zwischen Criewen und Schwedt/Gatow</li> <li>• V. a. auf der Ostoder beim Paddeln in der Flussmitte durch große Flussbreite weniger Naturnähe und bei unerfahrenen Paddlern Ängste durch die vergleichsweise großen Distanzen zum Ufer</li> <li>• Vom Hauptquellmarkt Berlin zeitaufwändige Anfahrtszeit</li> </ul>

#### Fazit

Die Stärke der Nationalparkregion für Kanuten liegt weniger in dem Gewässerprofil, sondern in der weiten unberührten, wenig zersiedelten Nationalparklandschaft, die dem Paddler das Gefühl von Wildnis und Abenteuer vermittelt. Dieses Gefühl wird verstärkt durch die Ruhe und Stille, die v. a. auf der Ost- und Westoder vorherrscht. Für Kanuten hat das Naturerlebnis im Vergleich zu motorisierten Wasserwanderern, wie die Bootsurlauberbefragung ergeben hat, eine noch größere Bedeutung als Reisemotiv und Qualitätsmerkmal. Kanuten finden in der Nationalparkregion dieses Naturerlebnis ohne Störungspotenziale durch größere (motorisierte) Bootsverkehre und eine intensive Besiedlung.

### 3.8.2 Wettbewerbssituation

- Die Flussauen- und Polderlandschaft hat brandenburgweit Alleinstellungscharakter. Wie für das motorisierte Wasserwandern gilt aber auch für den Paddeltourismus, dass dieser Alleinstellungscharakter im Wettbewerb mit den zahlreichen Kanurevieren in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern nicht nachfragewirksam ist, da auch andere Kanureviere zurecht mit ihrem Naturerlebnis werben. Der spezifische Landschaftscharakter bietet aber die Chance, sich vom Wettbewerb abzugrenzen und der Region ein besonderes kanutouristisches Profil zu verleihen, das den Wildnis- und Abenteuercharakter und die besondere Flora und Fauna hervorhebt. Die Ausweisung als Nationalparkregion unterstützt dies auf ideale Weise. Einen Wettbewerbsvorteil hat die Region deshalb vor allem mit Blick auf Kanu-





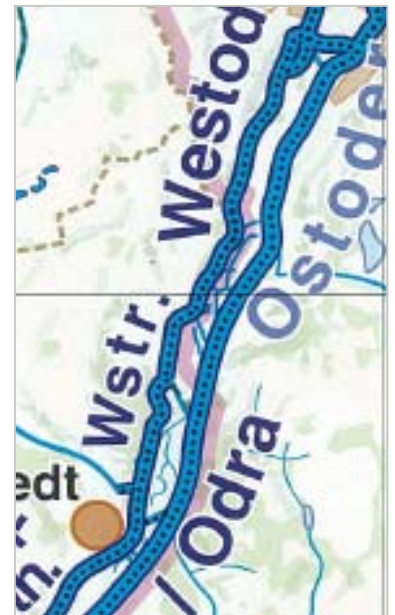
ten, die besonders Wert auf diese Merkmale legen (Naturtourismus im engeren und Abenteuerismus im weiteren Sinn).

- Hinsichtlich der Gewässerpotenziale kann das Untere Odertal nicht mit den führenden Kanurevieren Spreewald und Mecklenburgische Seenplatte mithalten, zumal die kleinteiligen Gewässer im deutschen Poldergebiet (Zwischenstromland) zum Erhalt und Schutz der einzigartigen Flora und Fauna dort nur in Form organisierter Fahrten auf den drei extra dafür ausgewiesenen Strecken befahren werden darf und dies auch erst nach Beendigung der Brutzeit ab Juli. Die Touren am Wochenende sind fast immer sehr gut gebucht, so dass die größten Wachstumspotenziale für organisierte Touren innerhalb der Woche liegen. Kanuten, die in der Nationalparkregion eine Kanutour auf eigene Faust durchführen wollen, sind auf deutscher Seite auf die HoFrieWa, Schwedter Querfahrt und Westoder begrenzt. Auf polnischer Seite nördlich vom Abzweig der Westoder sind die Befahrensregelungen weniger restriktiv, so dass im dortigen Zwischenstromland gute und für Kanuten sehr attraktive Potenziale für die Entwicklung des individuellen Kanutourismus bestehen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Rundtourevarianten, die sich damit ergeben. Durch die Befahrung der Westoder, der Gartzter Querfahrt und der Verbindung zwischen Mescherin und Gryfino sowie der Schwedter Querfahrt lassen sich mehrere Rundtouren für ein- bis zweitägige Kanutouren bilden. Die Westoder ist in der Regel aufgrund der im Vergleich zur Ostoder geringeren Strömung auch stromaufwärts zu bepaddeln. Rundtouren sind schon aus logistischer Sicht bei Kanuten noch beliebter als bei motorisierten Wasserwanderern und, mit Ausnahme des Spreewaldes, bundesweit äußerst selten. Abgesehen vom Spreewald gibt es keine weitere Gewässerregion, in der von einem festen Urlaubsstandort aus mehrere Rundtouren möglich sind. In Kombination mit der Landschaftsattraktivität bietet deshalb die Nationalparkregion auch überregionale Vermarktungspotenziale, im Vergleich mit den Marktführern Mecklenburgische Seenplatte und Spreewald allerdings auf einem deutlich niedrigeren Nachfrageniveau. Unabdingbare Voraussetzung für die Erschließung (über-)regionaler Marktpotenziale ist eine gemeinsame grenzüberschreitende Entwicklung und Vermarktung.
- Der geringe Bootsverkehr und die kaum zersiedelte Landschaft sind ein wichtiges Qualitätsmerkmal im Kanutourismus. Gerade in der Hauptsaison bietet die Nationalparkregion eine Ruhe und Stille, wie sie deutschlandweit, wenn überhaupt, in nur wenigen Kanurevieren vorzufinden ist. Dies gilt im besonderen Maße im Vergleich mit den Marktführern Mecklenburgische Seenplatte und Spreewald.
- Landgänge sind, wie die Bootsurlauberbefragung ermittelt hat, für Kanuten weniger wichtig als für motorisierte Wasserwanderer. Der Wettbewerbsnachteil bei den landseitigen Attraktionspotenzialen wirkt sich vor diesem Hintergrund für die Entwicklung des Kanutourismus nicht weiter negativ aus.

- Auch wenn dies ein Alleinstellungsmerkmal darstellt, bedeutet der grenzüberschreitende Charakter der Nationalparkregion keinen Wettbewerbsvorteil. Das Kennenlernen polnischer Anrainerorte ist als Besuchsmotiv für die große Mehrheit der Kanuten vor dem Hintergrund der eher geringen Bedeutung von Landgängen vermutlich von untergeordneter Bedeutung. Entscheidend sind vielmehr ein grenzüberschreitendes Naturerlebnis und eine länderübergreifende kanugerechte Infrastrukturausstattung in den Anrainerorten und entlang der Paddelstrecken.
- Ein klarer Wettbewerbsnachteil ist die vergleichsweise weite Entfernung zum Hauptquellgebiet Berlin. Dies gilt allerdings in erster Linie für Tagestouren und weniger für Mehrtagestouren, bei denen die Anfahrtszeit weniger eine Rolle spielt.

### 3.8.3 Nachfragepotenziale

Unter Einbindung der Gewässer im polnischen Zwischenstromland stehen Kanuten unter Vernetzung der HoFrieWa, der Ost- und Westoder, der Schwedter Querfahrt und der Gewässer im polnischen Zwischenstromland mehr als 200 Gewässerkilometer mit mehreren attraktive Rundtourmöglichkeiten zur Verfügung. Durch die Kombination der Touren untereinander lassen sich weitere (Mehrtages-)Touren bilden. Anknüpfungspunkte für Touren ab Mescherin bietet auch das Zwischenstromland nördlich der Straßenverbindung zwischen Mescherin und Gryfinow. Die aus kanutouristischer Sicht wünschenswerte Befahrung der parallel zur Straße zwischen Schwedt und Krajnik-Dolny verlaufenden Meglitze ist aufgrund der Nationalparkgesetzgebung nicht möglich.



Die Nationalparkregion bietet damit sowohl Potenziale für Tages- als auch Mehrtagesfahrten sowie ausgehend von einem festen Übernachtungsstandort auch für verschiedene Sternfahrten. Hinzu kommen noch Potenziale aus Wanderfahrten auf der Oder, die weiter stromaufwärts beispielsweise in Eisenhüttenstadt starten und in der Nationalparkregion enden. Da diese Touren mindestens sieben Tage in Anspruch nehmen, bleiben die Nachfragepotenziale diesbezüglich aber überschaubar.



### 3.9 Nationalparkregion Unteres Odertal Flusskreuzfahrten

Die Strecke Berlin – Stralsund wird derzeit bereits jährlich mit mehr als 70 Fahrten intensiv befahren. Eine Ausweitung des Fahrtenangebots ist vor dem Hintergrund des schon umfangreich vorhandenen Fahrtenprogramms und der gedämpften Wachstumserwartungen bei Flusskreuzfahrten auf absehbare Zeit unwahrscheinlich, mittel- bis langfristig je nach Marktentwicklung aber nicht ausgeschlossen. Auch eine Verlängerung der Reisedauer auf mehr als eine Woche ist lt. Auskunft der Reedereien kaum vorstellbar. Das hat zur Folge, dass rein zeitmäßig die Entwicklungspotenziale für Landprogramme limitiert sind. Wie die Gespräche mit den Reedereien ergeben haben, sind diese gegenüber neuen Landgangangeboten grundsätzlich positiv eingestellt, sofern diese in die Touren- und Zeitplanung passen. Vor diesem Hintergrund stellt sich auch bei den Zwischen- und Übernachtungsstopps weniger die Frage der Erweiterung um neue Standorte, sondern nach der Auswahl zwischen den Standorten. Insgesamt sind deshalb die Entwicklungspotenziale bei Flusskreuzfahrten nur begrenzt vorhanden.

### 3.10 Nationalparkregion Unteres Odertal Fahrgastschiffahrt

Die Fahrgastschiffahrt ist für Einwohner und Urlauber ohne Zugriff auf ein Sportboot die einzige Möglichkeit, HoFrieWa und Oder auf dem Wasser zu erleben. Ein regelmäßiger Linienverkehr wäre deshalb auch mit Blick auf eine Kombination mit Radfahren wünschenswert, ist aber aus wirtschaftlicher Sicht wenig realistisch. Die Primär- und Sekundärmarktpotenziale entlang der Wasserstraße dürften für den rentierlichen Betrieb eines Linienverkehrs nicht ausreichen, zumal sich auch das Kundenverhalten deutlich verändert hat (siehe Gliederungspunkt 3.3). Die Einrichtung eines Linienverkehrs ist deshalb nur mit einer Subventionierung durch öffentliche Mittel vorstellbar, was aber in Anbetracht der knappen Haushaltsmittel wenig wahrscheinlich ist. Vor diesem Hintergrund sind Entwicklungspotenziale nur bei Charter- und Sonderfahrten zu erkennen, sowohl ausgehend von Schwedt (MS Uckermark) als auch von Oderberg (MS Stadt Oderberg).

- Charterfahrten für private, vereinliche und gewerbliche Kunden
- Eventfahrten wie z. B. Tanzveranstaltungen und künstlerische Darbietungen (z. B. auch gemeinsam mit dem Theater Schwedt)
- Thematische Ausflugsfahrten mit landseitigen Ausflügen auch in Kombination mit Radfahren
- Mehrtägige Fahrten mit Landübernachtung (z. B. grenzüberschreitender Rundkurs bis Stettin)



Die Entwicklungspotenziale hängen entscheidend vom Engagement der beiden regionalen Anbieter in Schwedt und Oderberg ab. In Anbetracht der schwierigen wirtschaftlichen Situation ist die Ansiedlung eines weiteren Fahrgastschiffbetreibers wenig aussichtsreich. Die beiden neuen, dieses Jahr in Polen gebauten Fahrgastschiffe werden auf der Mittleren Oder verkehren und sind deshalb für die Nationalparkregion nicht relevant.

### 3.11 Fazit Potenzialeinschätzung Nationalparkregion Unteres Odertal

Der Bootstourismus ist bislang für die Nationalparkregion eine Angebotsnische, gekennzeichnet durch einen organisierten Kanutourismus im Nationalpark und den Transitverkehr von und zur Ostsee. Selbst wenn die Nationalparkregion sich hinsichtlich der Nachfrage auch künftig nicht an den etablierten Wasserwanderrevieren messen kann, entspricht der aktuelle Entwicklungsstand weder angebots- noch nachfrageseitig den wassertouristischen Attraktionspotenzialen. Durch die Verbindung Naturerlebnis/Nationalpark mit den vielfältigen Rundtourenmöglichkeiten besitzt die Region ein überregional ausstrahlendes Vermarktungspotenzial als Zielrevier insbesondere für den Kanutourismus. Die Entwicklung als Zielrevier bedingt eine grenzüberschreitende Entwicklung und Vermarktung. Unter dieser Voraussetzung sind gerade für das Segment Individualkanutourismus noch erhebliche Wachstumspotenziale zu erwarten. Vor diesem Hintergrund wird künftig der Kanutourismus den wassertouristischen Angebotsschwerpunkt bilden, ergänzt durch das motorisierte Wasserwandern, das durch Einbindung von Stettin und den Rundtourencharakter ebenfalls noch Wachstumspotenziale bietet. Die Erschließung der Potenziale als Wasserwanderrevier für Kanuten und motorisierte Wasserwanderer sollte deshalb in den nächsten Jahren ein Schwerpunkt der grenzüberschreitenden Regionalentwicklung darstellen.



## 4. Ziele und Strategien der wassertouristischen Entwicklung

Die Gewässerachse Eberswalde – Schwedt weist vor allem im motorisierten Wasserwandertourismus eine größere Schnittmenge für eine gemeinsame Vermarktung des Finowkanals und dem Gewässersystem der Oder/HoFrieWa auf. Gleichwohl sind Finowkanal und Nationalparkregion Unteres Odertal im Marktauftritt aufgrund ihres sehr unterschiedlichen Gewässerprofils nicht als ein gemeinsames Wassertourismusrevier, sondern als zwei separate Reviere mit einer jeweils ganz eigenen sehr spezifischen Marktpositionierung zu betrachten. Eine gemeinsame Marktpositionierung würde das jeweilige Revierprofil erheblich „verwässern“ und in der Folge die Vermarktungspotenziale erheblich beeinträchtigen. Dies macht die Formulierung jeweils eigener, revierbezogener wassertouristischer Leitbilder erforderlich.

### 4.1 Finowkanal

#### 4.1.1 Marktpositionierung

Die Schlüsselfrage in der Reviervermarktung aus Gästesicht lautet, warum sich Wassertouristen für einen Bootsurlaub auf dem Finowkanal und nicht in einem anderen Revier entscheiden (sollen). Um sich vom Wettbewerb erfolgreich abgrenzen zu können, müssen mit einer klaren und überzeugenden Marktpositionierung die Vorteile und Hauptattraktionspotenziale des Reviers für eine Bootstour auf dem Finowkanal deutlich gemacht werden. Auf Grundlage der Erkenntnisse aus der Potenzialanalyse sollte die Reviervermarktung des Finowkanals unter der Hauptpositionierung **„familienfreundliches Wassersportrevier mit hohem landseitigen Erlebnispotenzial“** erfolgen. Diese ist mit folgenden Positionierungsmerkmalen zu untersetzen:

- **Älteste künstliche sich noch in Betrieb befindende Wasserstraße Deutschlands mit nahem Schiffshebewerk Niederfinow.** Das Alleinstellungsmerkmal „älteste Wasserstraße“ bewirkt zwar keine direkten Nachfrageeffekte, eignet sich aber hervorragend als Kommunikationsanlass zur Abgrenzung von anderen Revieren. Das Schiffshebewerk als touristisch bedeutendes Wasserbauwerk unterstreicht nicht nur diese Tradition, sondern ist als überregional ausstrahlende Attraktion ein idealer Leuchtturm für die Vermarktung und auch als Besuchsanlass relevant.



- **Nirgendwo sonst gibt es so viel zu entdecken wie entlang des Finowkanals, ideale Voraussetzungen für alle, die entspannte Bootstouren mit dem Motorboot + Kanu gerne mit vielen Landgängen kombinieren möchten.** Im Marktauftritt muss deutlich werden, dass der Finowkanal ein geeignetes Revier sowohl für das motorisierte als auch muskelbetriebene Wasserwandern ist und vor allem diejenigen anspricht, die viel Wert auf Landgängerlebnisse legen und v.a. Familien eine sehr hohe Attraktivität bietet. Dies bedeutet keinesfalls, Natur und Landschaft am Finowkanal in der Kommunikation außen vorzulassen, denn auch das Natur- und Landschaftserlebnis ist ein Attraktionsmerkmal einer Bootstour auf dem Kanal. Aufgrund der Wettbewerbsvorteile ist aber die Kombination Bootfahren und Landgang als Positionierungsmerkmal eindeutig in den Vordergrund zu rücken.
- **Rundtour mit Oder, Oder-Havel-Kanal + Werbellinsee:** Der Rundtourencharakter ist vor allem mit Blick auf motorisierte Wasserwanderer ein Nachfrage-auslösender Wettbewerbsvorteil, der deshalb im Marktauftritt als Positionierungsmerkmal besonders hervorgehoben werden sollte. Außerdem lässt sich darüber das Potenzial des Finowkanals für einen Kurzurlaub mit dem Boot darstellen.
- **Das besondere Bootserlebnis – Hausbooturlaub/Wasserwandern mit dem Finowkanal-Elektro-Solarboot:** „Leise auf dem Kanal dahin gleiten mit einem leicht zu steuernden und familiengerechten Elektro-Solarboot, das es nirgendwo sonst gibt“, soll künftig ein auch überregional nachfragewirksames Angebots- und Qualitätsmerkmal für das Revier darstellen. Elektromobilität auf dem Wasser wird für den Finowkanal und die Region zu einem Markenzeichen und zentralen Imagefaktor.

#### 4.1.2 Zielgruppen

Je differenzierter die Zielgruppenpotenziale erfasst sind, desto zielgenauer und damit erfolgversprechender kann die Zielgruppenansprache erfolgen. Dabei ist zunächst grundsätzlich zwischen Zielgruppen differenziert nach Bootstyp zu unterscheiden. Kernzielgruppen sind motorisierte Wasserwanderer und Kanuten, wobei der Fokus mit Blick auf die besseren überregionalen Vermarktungspotenziale auf motorisierten Wasserwanderern liegt. Hinzu kommen Wanderruderer als Nischenzielgruppe, die aber aufgrund ihres sehr stark vereinsbezogenen Touren- und Informationsverhalten in der Reviervermarktung, wenn überhaupt, dann nur eine untergeordnete Bedeutung einnehmen. Im Folgenden werden für die künftige Zielgruppenansprache die Kanuten und motorisierten Wasserwanderer anhand unterschiedlicher Merkmale spezifiziert. Für die Angebotssegmente Fahrgastschiffahrt und Flusskreuzfahrten wird auf eine analoge Darstellung verzichtet, da es sich um Zielgruppen handelt, die von der Region selbst nicht beworben werden (können). Gerade bei Flusskreuzfahrten erfolgt das Marketing ausschließlich über die Reiseveranstalter.



Merkmale <b>Motor</b>	Beschreibung
Tourencharakter	<p>Als <u>Etappenziel</u> (Hauptmotiv gesamte Tour) in Kombination mit einer Tour zum Nationalpark Unteres Odertal oder als Bestandteil Oder-Berlin-Rundtour sowie in Kombination mit einem Bootsurlaub im nördlichen Brandenburg/Mecklenburgische Seenplatte.</p> <p>Als <u>Zielrevier</u> (Finowkanal Hauptmotiv) für Bootsurlauber, die entweder mit dem (eigenen) Boot über Oder-Havel-Kanal oder auf dem Landweg anreisen (Charter-Bootsausleih im Revier selbst). Vor allem Rundtour, aber auch Streckenfahrt nur auf Finowkanal oder in Verlängerung Langer Trödel (Liebenwalde) und Alter Oder (Oderberg). Voraussetzung Charterangebot für Einwegfahrten.</p>
Motive – Reiseanlass	<p>Mal ein neues, etwas anderes Revier kennenlernen (Etappen- und Zielrevier), viele kindergerechte Angebote (v. a. Familien), landseitige Kulturerlebnisse (v. a. kulturell interessierte Best Ager), Fahrt mit einem Elektroboot, Rundtour mit Schiffshebewerk (v. a. Zielrevier).</p>
Urlaubsform	<p>Eigner (v. a. Etappenziel) und Charterkunden (Chartern im Revier und Charterboote aus nördl. Brandenburg mit Anfahrt über Langen Trödel)</p>
Demografische Merkmale	<p>Familien mit Kindern (Charter und Eigner) und vor allem ältere Paare ohne Kinder (Eigner)</p>
Bootstypen	<p>Motoryachten und Hausboote zwischen 8 und 12 Meter (v. a. bei Anreise mit dem Boot), Elektro-Hausboote zwischen 6 und 10 Meter (Charter im Revier)</p>
Tourendauer im Revier	<p>Tagestouren und Mehrtagestouren von zwei bis max. sieben Tage, Schwerpunkt Wochenendtouren und Kurzwoche bis vier Tage</p>
Aktivitäten	<p>Eigner: viele Landgänge und Ausflüge zu touristischen Highlights im regionalen Umfeld (Räder im Regelfall an Bord vorhanden)</p> <p>Charterkunden: ebenfalls viele Landgänge, aber begrenzt auf die Attraktionen im näheren Umfeld des Kanals</p>
Hauptanforderungen	<p>Ausreichende Anlege- und Liegeplatzsituation mit Servicemerkmale entlang des Kanals, Information und Lenkung zu den Sehenswürdigkeiten und Freizeitangeboten entlang des Kanals (v. a. für Kinder), Charterangebote am Finowkanal</p>



Merkmale <b>Motor</b>	Beschreibung
Quellmärkte	Durch das besondere Angebotsprofil auch überregionale Vermarktungspotenziale. Bei längerer Reisedauer (Kombination mit anderen Revieren) auch bundesweit, bei kürzerer Reisedauer (Zielrevier) Schwerpunktquellmärkte mit Anfahrtszeit bis zu drei Stunden (Berlin und Ostdeutschland, östliches Niedersachsen und Hamburg)

Merkmale <b>Kanu</b>	Beschreibung
Tourencharakter	Touren in beide Richtungen ausschließlich auf Finowkanal sowie in Kombination mit Alter Oder (Oderberg, Bad Freienwalde) und mit Langem Trödel (geringer Umfang)
Motive – Reiseanlass	Touren nur auf Finowkanal: einfaches, familien- und gruppengerechtes Paddeln mit vielen Pausenmöglichkeiten und Landgangzielen. Kombitouren mit Alter Oder: Abwechslung unterschiedliches Gewässer- und Landschaftsprofil, Bahnanbindung Eberswalde und Bad Freienwalde (Paddler mit eigenem Boot).
Organisationform und demografische Merkmale	<u>Nur</u> Finowkanal überwiegend Kanuten mit Mietboot (organisierte Gruppenfahrten v. a. Schüler und Jugendgruppen sowie Individualpaddler v. a. Familien), Großteil mit wenig oder gar keiner Paddelerfahrung. Bei Kombitouren mit Alter Oder überwiegend erfahrene Kanuten und höherer Anteil mit eigenem Boot.
Bootstypen	Touren nur auf dem Finowkanal v. a. Kanadier (Stechpaddel), da deutlich familiengerechter
Tourendauer im Revier	Auf dem Finowkanal Tagestouren und Zweitagestouren. In Kombination mit Alter Oder v. a. Zwei- und Dreitagestouren
Aktivitäten	Landgangziele bei Tagestouren etwas weniger relevant als bei Mehrtagestouren, Familien mit Kindern viele Pausen an Standorten mit möglichst familiengerechter Rastsituation (nahe Verpflegung, Spielplatz, Familiengarten).
Hauptanforderungen	Zahlreiche Kanurastplätze in allen Anrainerorten sowie an oder nahe touristischer Landziele, Biwakplätze zum Übernachten, Informationen Infrastruktur und Landgänge, Tourenvorschläge, Bootsverleih am Finowkanal idealerweise mit Angebot Einwegfahrten.





Merkmale <b>Kanu</b>	Beschreibung
Quellmärkte	Hauptquellmarkt ist Großraum Berlin (Primärmarkt/Einwohner). Sekundärmarktpotenziale (Urlauber) in Anbetracht der Vielzahl weiterer Paddelmöglichkeiten im nördlichen Brandenburg nur wenn Urlaubsort sehr nahe am Finowkanal. Überregionale Vermarktungspotenziale im begrenzten Umfang v. a. bei Familien (Voraussetzung konsequente Entwicklung und Vermarktung kinder- und familiengerechter Angebote).

#### 4.1.3 Zielsetzungen der weiteren Entwicklung des Wassertourismus auf dem Finowkanal

1. Der Wassertourismus auf dem Finowkanal bietet ein hohes Potenzial als Image- und Wirtschaftsfaktor für Anrainerorte und Region. Die Sicherung und der Ausbau des Finowkanals für eine nachhaltige wassertouristische Nutzung sind vor diesem Hintergrund eine zentrale Zielstellung der Regionalentwicklung. Eine Schlüsselfunktion kommt dabei dem Erhalt einer durchgängigen Befahrbarkeit des Finowkanals für motorisierte und muskelbetriebene Sportboote sowie Fahrgastschiffe zu.
2. Angestrebt wird eine deutliche Steigerung des Bootstourismus v. a. im motorisierten Wasserwandern. Neben Nachfrageeffekten als Etappenziel im Zusammenhang mit Nachbargewässern v. a. der Oberen Havel sollen künftig stärker die endogenen Potenziale des Finowkanal als eigenständiges Zielrevier für Tagestouren und Kurzurlaub mit dem Boot entwickelt werden.
3. Um die angestrebten Wassertourismusziele zu erreichen, bedarf es eines dauerhaften, gezielten, koordinierten und gemeindeübergreifenden Entwicklungsprozesses und einer regelmäßigen Gewässerpflege. Die Anrainergemeinden und der Landkreis engagieren sich für die Schaffung der dafür notwendigen infrastrukturellen und organisatorischen Rahmenbedingungen.
4. Vor dem Hintergrund der angestrebten Marktpositionierung gilt ein Hauptaugenmerk der optimalen wasserseitigen Erschließung aller landseitigen Attraktionen entlang des Finowkanals (v.a. der Highlights wie Familiengarten und Zoo). Gemeinsames Ziel aller Anrainerorte ist deshalb der weitere Ausbau der Infrastruktur in der Vernetzung mit den landseitigen Attraktionspotenzialen sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht.
5. Für den Finowkanal sollen künftig stärker auch überregionale Marktpotenziale im Wassertourismus erschlossen werden, insbesondere im motorisierten Bootstourismus. Um



dies zu erreichen, werden „Familienfreundlichkeit“ und „Elektromobilität auf dem Wasser“ besonders gefördert und entwickelt.

6. Industriegeschichte und Wassertechnik sind wichtige Imagefacetten des Finowkanals. Für Region und Anrainerorte gilt es deshalb, die Kulturgeschichte des Finowkanals künftig auch für Boottouristen wasserseitig erlebbar aufzubereiten.
7. Die Fahrgastschiffahrt auf dem Finowkanal hat eine wichtige Funktion für die Naherholung sowohl im Hinblick auf Einwohner als auch Besucher der Region. Ziel ist die dauerhafte Etablierung eines Fahrgastschiffverkehrs auf dem Finowkanal in seiner gesamten Länge und insbesondere in Eberswalde.
8. Die wassertouristischen Potenziale sind nicht allein auf den Finowkanal begrenzt. Ein wichtiges Anliegen zur konsequenten Nutzung aller wassertouristischen Potenziale liegt deshalb in der engen Vernetzung mit den angrenzenden Gewässern in der Angebotsgestaltung und Vermarktung. Dies gilt im besonderen Maße für die Vernetzung mit den Gewässern der Alten Oder (Oderberg, Bad Freienwalde), dem Werbellinsee und der Oberen Havel (Liebenwalde) sowie der Nationalparkregion Unteres Odertal und als Bestandteil der Oder-Berlin-Umfahrt.
9. Um die angestrebte Marktpositionierung zu erreichen, wird im engen Zusammenspiel mit dem Reisegebiet Barnimer Land (WITO) und dem Land Brandenburg (TMB) ein eigenes professionelles Marketing durchgeführt.



#### 4.1.4 Schlüsselstrategien

1. Entwicklung eines zukunftsfähigen Betreiber- und Finanzierungsmodells zum Erhalt der Schleusendurchgängigkeit und -betriebs am Finowkanal.
2. Qualifizierung einer nutzergerechten kanutouristischen Infrastruktur für muskelbetriebene Wasserwanderer (Kanuten und Ruderer) mit ausreichend Pausenplätzen, Übernachtungsmöglichkeiten mit dem Zelt und öffentlichen Einsatzstellen für Boote.
3. Deutliche Ausweitung der Liegeplatzkapazitäten für motorisierte Sportboote und deren nachhaltige Qualifizierung im Hinblick auf Servicemerkmale und Aufenthaltsqualität.
4. Umfassende integrierte Information und Lenkung der Bootsurlauber entlang des Finowkanals und zu den touristisch attraktiven Landgangzielen.
5. Wasserseitige Aufbereitung der Industrie- und Wasserbaugeschichte für (Boots-)Touristen.
6. Aufbau eines innovativen Verleih-Charterangebots mit dem Schwerpunkt Elektro-Solarboote für mehrstündige und mehrtägige Touren auf Finowkanal, Alter Oder, Oder-Havel-Kanal und Werbellinsee.
7. Ausbau der wassertouristischen und radtouristischen Angebotsvernetzung mit Oderberg und Liebenwalde.
8. Qualifizierung des Standortes Schiffshebewerk als (wasser-)touristische Visitenkarte des Finowkanals und der Region. Touristische Inwertsetzung von 400 Jahre Wasserbau.
9. Qualifizierung des Marktauftritts durch den Aufbau eines professionellen Revier-Internetauftritts auf Grundlage der definierten Positionierungsmerkmale.
10. Aktives Mitwirken des gesamten Gewässerbereichs Finowkanal und Havel-Oder-Wasserstraße für eine erfolgreiche Marktpositionierung der Oder-Berlin-Rundfahrt.



## 4.2 Nationalparkregion Unteres Odertal

### 4.2.1 Marktpositionierung

Mit der Positionierung wird in Abgrenzung vom Wettbewerb deutlich gemacht, warum Wassertouristen sich für einen Bootsurlaub im Nationalparkrevier und nicht für ein anderes Revier entscheiden (sollen). Dies erfolgt über Positionierungsmerkmale, die Vorteile und Hauptattraktionspotenziale des Reviers für eine Bootstour herausstellen. Auf Grundlage der Erkenntnisse aus der Potenzialanalyse sollte die Reviervermarktung anhand folgender Positionierungsmerkmale erfolgen:

- **Wasserwandern in der einzigartigen Naturlandschaft des Nationalparks Unteres Odertal**  
Der Nationalpark ist idealer Kommunikationsanlass zur Profilierung des Reviers und gleichzeitig auch als Besuchsanlass relevant. Mit dem Qualitätsmerkmal „Nationalpark“ wird zudem eine sehr hohe landschaftliche Attraktivität und Naturnähe vermittelt.
- **Naturnähe, Ruhe, Abenteuer und Wildnis für Individualisten**  
Anders als die bekannten und im Sommer häufig stark frequentierten Wasserwanderreviere in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sind die Gewässer der Nationalparkregion etwas für Individualisten, die zu jeder Jahreszeit abseits größerer Bootsverkehre und Besiedlungsräume viel Natur und Ruhe sowie etwas Abenteuer und Wildnis suchen.
- **Zahlreiche Rundtourenmöglichkeiten mit Kanu und Motorboot**  
Durch die Vielzahl an Rundtouren, wie sie in dieser Qualität und Häufigkeit bundesweit sonst kaum vorzufinden sind, bietet das Revier ideale Bedingungen vor allem für Kanuten aber auch für motorisierte Wasserwanderer.
- **Wasserwandern ohne Grenzen mit Stettin als „Leuchtturm“**  
Das Revier ist durch seinen deutsch-polnischen Charakter gekennzeichnet. Wasserwandern im Revier bedeutet immer auch dabei ein anderes Land kennenzulernen. Stettin ist für den motorisierten Bootstourismus ein zentraler Besuchs- und Kommunikationsanlass (gilt nicht für Kanuten).



## 4.2.2 Zielgruppen

Je differenzierter die Zielgruppenpotenziale erfasst sind, desto zielgenauer und damit erfolgversprechender kann die Zielgruppenansprache erfolgen. Dem Rechnung tragend, werden im Folgenden die künftigen relevanten Zielgruppen anhand unterschiedlicher Merkmale dargestellt. Dabei ist zunächst grundsätzlich zwischen Zielgruppen, differenziert nach Bootstyp, zu unterscheiden. Kernzielgruppen sind motorisierte Wasserwanderer und Kanuten, wobei der Fokus mit Blick auf die besseren überregionalen Vermarktungspotenziale auf dem Kanutourismus liegt. Die Zielgruppe „Flusskreuzfahrer“ spielt für die wassertouristische Vermarktung des Reviers keine Rolle, da deren Ansprache/Bewerbung ausschließlich durch die Reiserveranstalter erfolgt.

Die Aussagen in der Tabelle beziehen sich auf den deutschen Markt. Für den polnischen Markt sind vergleichbare Aussagen aufgrund fehlender Daten zu den Zielgruppen nicht möglich. Während der Kanutourismus in Polen bereits eine lange Tradition aufweist, ist der motorisierte Wassertourismus ein sich erst in jüngster Zeit entwickelndes Marktsegment. Der polnische Markt ist deshalb zumindest für den motorisierten Wassertourismus eher von längerfristiger Perspektive. Aufgrund des Rundtourencharakters und des insgesamt deutlich größeren Marktvolumens verspricht der polnische Markt kurz- bis mittelfristig deutlich höhere Nachfrageeffekte.

Merkmale <b>Kanu</b>	Beschreibung
Tourencharakter	Vor allem Rundtouren entweder als mehrtägige Touren mit wechselnden Übernachtungsstandorten oder in Form von Sternfahrten ausgehend von einem festen Standort. Einwegtouren entlang der Oder oder HoFrieWa mit deutlich geringerer Bedeutung.
Motive – Reiseanlass	Naturerlebnis + Nationalpark (Bildungsaspekt bei geführten Nationalparktouren), Bedürfnis nach Einsamkeit + Ruhe, Rundtouren ohne (lästige) Transfers bzw. aufwändige Logistik, neue Gewässer kennenlernen
Beschreibung – Charakterisierung	Erwachsene mittleren und höheren Alters, keine geschlechterspezifische Abgrenzung, bei individuellen Touren vor allem erfahrene Kanuten häufig auch mit eigenem Boot. Unerfahrene Freizeitkanuten (Individualpaddler und Gruppen) nur bei geführten Touren mit Mietboot.
Bootstypen	Sowohl Kanadier als auch Kajak
Tourendauer im Revier	Aufgrund der Gewässerstruktur und der peripheren Lage vor allem Mehrtagestouren (zwei bis drei Tage).



Merkmale <b>Kanu</b>	Beschreibung
Aktivitäten	Kanuten mit längerem Aufenthalt auch landseitige Aktivitäten wie Radfahren (Ausflüge in die Umgebung). Bei mehrtägigen Kanutouren insgesamt höhere Bereitschaft für Besichtigung der Pausen- und vor allem der Übernachtungsstandorte. Bei Tagestouren mit Anreise zeitlich bedingt nur Gastronomie zum Abschluss der Tour. Übernachtung vorzugsweise im Zelt, zum kleineren Teil in Hotels und Pensionen.
Hauptanforderungen	Kanurast- und Biwakplätze in allen Anrainerorten entlang der Rundtouren, Informationen zur Gewässerbefahrbarkeit, Tourenvorschläge Rundtouren, gute und sichere Boote zum Wasserwandern im Verleih, Lenkung/Beschilderung im Bereich des Zwischenstromlandes, im Zwischenstromland keine gemeinsame Strecken mit Motorbootverkehr.
Quellmärkte	Für organisierte Tagestouren im Nationalpark aufgrund des besonderen Charakters auch Anreise bis 1,5 Stunden und damit auch Berlin. Für individuelle Tagestouren ist in Anbetracht der langen Anfahrtszeit und der vielen deutlich schneller erreichbaren Reviere Berlin, wenn überhaupt, dann nur im geringen Umfang als Quellmarkt relevant. Bei Mehrtagestouren ist die Anreisezeit weniger entscheidend. Der Fokus liegt hier auf Ostdeutschland, aber perspektivisch aufgrund der Besonderheit der Landschaft und des Rundtourcencharakters auch bundesweite Nachfrageeffekte.



Merkmale <b>Motor</b>	Beschreibung
Tourencharakter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als <u>Durchgangsgewässer</u> auf dem Weg zur Ostsee bzw. Großraum Berlin.</li> <li>• Als <u>Etappenziel</u> (Hauptmotiv gesamte Tour) in Kombination mit einem längerem Bootsurlaub auf der Mittleren Oder (v. a. Abstecher von der Oder-Berlin-Rundtour) und/oder Ostseegewässer.</li> <li>• Als <u>Zielrevier</u> für Bootsurlauber, die mit dem Boot anreisen und primär im Revier einen Bootsurlaub durchführen (ggf. in Verbindung mit Anreisegewässern, wenn attraktiv wie Finowkanal).</li> </ul>
Motive – Reiseanlass	Mal ein neues und anderes Revier entdecken, Nationalpark als Qualitätsversprechen für besonderes Naturerlebnis, polnische Orte und Sehenswürdigkeiten im Rahmen eines Bootsurlaubs kennen lernen, insbesondere Stettin.
Urlaubsform	Individuelle Bootstouren mit dem eigenen Boot, d. h. vor allem Eigener. Charterkunden nur wenn Charterbasis im Revier entsteht.
Demografische Merkmale	Überwiegend ältere Paare ohne Kinder (Eigner)
Bootstypen	Durchgangsverkehr hoher Anteil an Segelyachten. Etappen- und Zielverkehr Motoryachten
Tourendauer im Revier	Bei Gewässerlänge von etwa 200 km je nach Umfang und Dauer von Landgangaufenthalten zwischen drei und sieben Tagen.
Aktivitäten	Viele Landgänge und Ausflüge zu touristischen Highlights nicht nur in den Anrainerorten, sondern auch im regionalen Umfeld (Räder sind im Regelfall an Bord vorhanden).
Hauptanforderungen	Ausreichende Anlege- und Liegeplatzsituation mit Servicemerkmalen, Information und Lenkung zu den Sehenswürdigkeiten und Freizeitangeboten in den Anrainerorten und im regionalen Umfeld.
Quellmärkte	Als Zielgewässer Berlin-Brandenburg, bundesweit nur als Etappen-gewässer im Rahmen eines Langzeit-Bootsurlaubs



### 4.2.3 Ziele zur weiteren Entwicklung des Wassertourismus im Revier

1. Die Nationalparkregion verfügt über Entwicklungspotenziale schwerpunktmäßig als Zielrevier für Kanuten, aber auch für motorisierte Wasserwanderer. Diese Potenziale künftig konsequenter zu nutzen, ist erklärtes touristisches Ziel der Region.
2. Aufgrund der Einzigartigkeit und des besonderen Schutzbedürfnisses gibt es bei der wassertouristischen Nutzung der Gewässer eine besondere Verantwortung für Erhalt und Bewahrung der Nationalpark-Naturlandschaft. Gefördert wird deshalb ein naturverträglicher Wassertourismus, der Bootsurlauber informiert und intelligent lenkt, aber auch Gewässersperrungen akzeptiert.
3. Ziel ist die wasserseitige Erschließung aller Anrainerorte sowohl auf deutscher als auch polnischer Seite für Kanuten und motorisierte Wasserwanderer. Die Anrainergemeinden sorgen ggf. in Kooperation mit privaten Partnern für nutzergerechte Infrastrukturbedingungen und eine qualitativ hochwertige Besucherinformation.
4. Wassertourismus funktioniert nur in einem ortsübergreifenden, revierumfassenden Abstimmungsprozess. Anrainergemeinden, Tourismusorganisationen, Nationalpark und Anbieter arbeiten intensiv zusammen, um gemeinsam die Entwicklung einen naturverträglichen Wassertourismus zu fördern.
5. Die Revierentwicklung erfordert ein optimales Zusammenspiel zwischen deutschen und polnischen Nachbarn. Ein Hauptaugenmerk gilt deshalb einer intensiven und kontinuierlichen grenzüberschreitenden Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Ziel einer auch qualitativ möglichst einheitlichen Infrastrukturentwicklung, einer vernetzten Angebotsgestaltung und einer gemeinsamen Vermarktung sowie dem schrittweisen Abbau mentaler Barrieren bei Anbietern und Bootsurlaubern.
6. Die Fahrgastschiffahrt ist sowohl für Einheimische als auch viele Besucher die einzige Möglichkeit, die Region auf dem Wasserwege zu entdecken. Erhalt und Ausbau einer attraktiven auch grenzüberschreitenden Fahrgastschiffahrt ist deshalb im regionalen Interesse.
7. Die Revierentwicklung vor allem im motorisierten Wassertourismus kann nicht losgelöst von den Nachbarrevieren erfolgen. Die Vernetzung und Zusammenarbeit mit den Nachbarrevieren auf deutscher und polnischer Seite (v. a. Mittlere Oder flussaufwärts, Großpolnische Schleife, Wassertourismusachse mit Finowkanal) ist deshalb eine permanente Aufgabe.
8. Die Generierung von Zielverkehren erfordert einen professionellen wassertouristischen Reviermarktauftritt auf Grundlage der definierten Positionierungsmerkmale. Der Tourismus-





verein Nationalparkregion Unteres Odertal betreibt eine professionell Reviervermarktung in enger Zusammenarbeit mit dem Reisegebiet (TMU) und Land (TMB).

#### 4.2.4 Schlüsselstrategien

1. Entwicklung des Reviers für den individuellen Kanutourismus durch gezielte Aufbereitung des polnischen Zwischenstromlandes für Kanuten.
2. Erschließung weiterer Nachfragepotenziale im organisierten Kanutourismus v. a. durch Entwicklung eines Programms an geführten grenzüberschreitenden Touren.
3. Erschließung der Zielverkehre im motorisierten Wasserwandern im Zusammenhang mit der Oder-Berlin-Umfahrt und der wassertouristischen Achse mit dem Finowkanal.
4. Erhöhung der wassertouristischen Effekte aus dem motorisierten Sportbootdurchgangsverkehr durch Attraktivitätssteigerung der Rast- und Liegeplatzsituationen in den Anrainerorten.
5. Qualifizierung/Ausbau der wassertouristischen Infrastruktur auf deutscher und polnischer Seite für muskelbetriebenen und motorisierten Wasserwandertourismus.
6. Intensivierung einer regelmäßigen ortsübergreifenden und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und Abstimmung in der weiteren wassertouristischen Entwicklung.
7. Offensive (grenzüberschreitende) Vermarktung der wassertouristischen Potenziale v. a. der Rundtouren.



## 5. Handlungsprogramm Finowkanal

Schlüsselprojekte :

1. Entwicklung eines zukunftsfähigen Betreiber- und Finanzierungsmodells
2. Ausbau/Qualifizierung Infrastruktur
3. Elektromobilität auf dem Wasser
4. Wassertouristisches Informations- und Leitsystem
5. Relaunch Internetauftritt

### 5.1 Schlüsselprojekt Betreiber- und Finanzierungsmodell

#### **Ausgangssituation – Handlungsbedarf**

Der Erhalt einer durchgängigen Befahrbarkeit des Finowkanals auch für Fahrgastschiffe und motorisierte Sportboote ist Grundvoraussetzung für die angestrebte wassertouristische Entwicklung. Dies bedeutet zum einen die Sicherstellung der erforderlichen baulichen Sanierungsmaßnahmen aller Schleusen am Finowkanal (inkl. Langer Trödel) und zum anderen die Gewährleistung für deren personelle Betreuung. Vor dem Hintergrund der aktuellen Reformbestrebungen des Bundes mit einer klaren Ausrichtung auf Gewässer mit hohem Güterschiffahrtsaufkommen kann realistischerweise nicht damit gerechnet werden, dass sich der Bund als Eigentümer für die wassertouristische Entwicklung am Finowkanal einsetzen wird. Das Engagement des Bundes wird sich auf die aus seiner Eigentümerverspflichtung resultierenden Erhaltungs- und Sicherungsmaßnahmen begrenzen, d. h. die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des Wasserflusses sowie die Instandhaltung der Ufer. Wenn die Verkehrssicherheit einzelner Schleusen nicht mehr garantiert werden kann, wird der Bund eine Schleusenschließung anordnen, was selbst bei nur einer Schleuse den vollständigen Verlust der durchgängigen Befahrbarkeit bedeuten würde. Diese Gefahr besteht sehr real für die beiden Schleusen Liepe und Stecher.

Vor diesem Hintergrund besteht dringlicher Handlungsbedarf für ein Lösungsmodell, das die Betreuung und Finanzierung des Finowkanals dauerhaft sicherstellt. Vom Bund selbst wird keine Initiative für die Entwicklung eines künftigen Betreiber- bzw. Trägerschaftsmodells ausgehen, da es für ihn aus seiner Sicht über die reine Verkehrssicherung der Bauwerke hinaus keinen Handlungsbedarf gibt. **Dies bedeutet in der Konsequenz, dass die Initiative für ein Betreibermodell zwingend von der Region kommen muss, d. h. die Verantwort-**



**tung für die Erarbeitung eines künftigen Betreibermodells ausschließlich bei der Region liegt.** Ein Konzept für ein solches Betreibermodell ist Grundvoraussetzung, um einerseits mit dem Eigentümer Bund über dessen künftiges Engagement verhandeln zu können und andererseits die regionale Politik von der Notwendigkeit eines daraus resultierenden zusätzlichen finanziellen Engagements für den Finowkanal überzeugen zu können. Den Blick hier auf das Land Brandenburg zu lenken, ist in der gegenwärtigen Phase kontraproduktiv, da im nächsten Jahr Landtagswahlen anstehen, der Förderrahmen aus Richtung EU sich für das Land Brandenburg ab 2014 wesentlich geringer darstellen wird und zudem die Zuständigkeit für Wasserstraßen und Wassertourismus in Brandenburg auf 3 Ministerien verteilt ist. Wie stark sich dies negativ auf die Entwicklung eines Kanals auswirken kann, hat die Genehmigungsphase für die Reaktivierung des Langen Trödels und Indienstnahme des neuen Teils des Werbellinkanals gezeigt. Langfristig wird es aber ohne die Einbeziehung des Landes Brandenburg nicht gehen.

Zielstellung muss es sein, zunächst unabhängig von einem finanziellen und organisatorischen Engagement des Landes ein regionales Bündnis für den Erhalt des Finowkanals zu schmieden. Die Mitte der neunziger Jahre begonnene Zusammenarbeit der Anrainerkommunen im Rahmen der KAG ist eine sehr gute Grundlage für die Etablierung einer neuen leistungs- und tragfähigen Betreiberstruktur. Dabei geht es nicht nur um die angestrebte wassertouristische Entwicklung, sondern um den Finowkanal als Identitätsträger und sowohl räumliches als auch zeitlich (Bezüge Vergangenheit und Zukunft) verbindendes Element für die Region sowie als weicher Standortfaktor durch seinen hohen Freizeit- und Erholungswert. **Investitionen in den Finowkanal sind in diesem Verständnis weit mehr als eine Investition in eine Wasserstraße, sondern in die Zukunft der Region.** Der Grundgedanke der Regionalentwicklung, der bei der Gründung der KAG eine wichtige Rolle spielte und der damals unter sehr schwierigen Bedingungen zum Erfolg geführt hat, muss neu belebt, mit mehr Mitstreitern versehen und aktiv gelebt werden.

### **Überlegungen für die künftige Betreuung und Finanzierung des Finowkanals**

Die beschriebene Ausgangssituation erfordert grundsätzlich neue und mutige Denkansätze hinsichtlich der Betreuung eines Wassertourismusreviers, wie sie in Deutschland bislang noch nicht entwickelt wurden. Grundsätzlich zeigt sich der Bund für Kooperationsmodelle offen, wie die beiden aktuellen Beispiele Schiffshebewerk Rothensee in Magdeburg und der Schleuse Osterhausen am Elisabethfehnkanal in Ostfriesland belegen. Die genannten Beispiele beziehen sich auf die Betreuung von Einzelbauwerken und haben deshalb für den Finowkanals nur begrenzten Übertragbarkeitscharakter. Gleichwohl wird damit deutlich, dass nicht nur eine grundsätzliche Verhandlungsbereitschaft, sondern auch eine prinzipielles Interesse beim Bund für neue Kooperationsmodelle vorhanden ist. Dafür spricht auch die 2011 vom zuständigen Bun-



desministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zur organisatorischen, personellen und finanziellen Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur, in der Vorschläge für mehrere Kooperationsformen vorgeschlagen werden.

Für den Finowkanals steht die Fragestellung im Mittelpunkt, wie die Wasserstraße so betrieben werden kann, dass sich einerseits der Bund als Gewässereigentümer nicht aus der Betreiberverantwortung zurückzieht und andererseits die Region die Hauptverantwortung für die Betreuung der nicht hoheitlichen Aufgaben aus der Eigentümerhaftung übernimmt. Vor dem Hintergrund der unabsehbaren Risiken ist eine vollständige Eigentumsübertragung des Finowkanals auf die Region indiskutabel. Es geht daher ausschließlich um die Entwicklung eines Kooperationsmodell zwischen Bund und Region zur wassertouristischen Betreuung des Finowkanals, von dem beide Seiten Vorteile haben:

- Für den Bund zählen perspektivisch nur Kostenvorteile. Aussicht auf Erfolg hat deshalb nur ein Modell, das erkennbare Sparpotenziale für den Bund aufzeigen kann. Hinzu kommt ein Vorteil als Pilot- und Modellprojekt für andere Reviere mit ähnlichem Handlungsbedarf.
- Für die Region ergibt sich eine höhere Flexibilität und bessere Kundenorientierung, da die engen Vorschriften des Bundes für die Betreuung der Schleusen wegfallen und damit neue Wege für die Betreuung und Nutzung frei werden (z. B. Schleusen als Servicepunkte).

Dies macht deutlich, dass ein neues Betreibermodell nicht nur ein Risiko, **sondern auch eine Chance** darstellt, den Finowkanal für (Wasser-)Touristen und die am Finowkanal lebenden Menschen attraktiver zu machen, als dies in der ausschließlichen Verantwortung des Bundes möglich wäre. Darüber hinaus sind bei der Ausarbeitung eines tragfähigen Betreibermodells folgende Aspekte zu beachten:

- Die jährlichen Unterhaltungskosten liegen bei etwa 1,7 Mio. Euro im Jahr. Wenn man die Aufwendungen für die hoheitlichen Leistungen aus der Eigentümergepflichtung abzieht, verbleiben etwa 800.000 Euro an jährlichen Unterhaltungskosten, die zu einem festzulegenden Anteil von der Region aufzubringen sind. In Anbracht der klammen Haushalte erfordert dies zwingend, dass auf der anderen Seite konsequent alle möglichen Einnahmepotenziale konsequent erschlossen werden (Steg- und Parkplatzbewirtschaftung, touristische Angebotsgestaltung, Flächenmanagement, Energieerzeugung und Vermarktung durch Wasserkraft). Um notwendige substanzielle Einnahmen aus touristischen Aktivitäten erzielen zu können, ist eine Einbeziehung des touristischen Managements am Schiffshebewerk Niederfinow (bis hin zur Parkplatzbewirtschaftung) für eine zukünftige Betreiberstruktur unabdingbar. Dies hat im Übrigen auch eine Bedeutung für die langfristige Entwicklung/Nutzung des alten Schiffshebewerks nach Inbetriebnahme des neuen Hebewerks.  
Ernsthaft geprüft werden sollte auch eine finanzielle Beteiligung der Bootsfahrer in Form



von Schleusengebühren. Wie die Befragung der Bootsurlauber am Finowkanal 2009 ergeben hat, sind vor allem Motorbootfahrer grundsätzlich bereit, eine solche Gebühr zu entrichten. Voraussetzung hier ist aber, dass zum einen überzeugend die Notwendigkeit dafür vermittelt wird (für Erhalt Schleusenbauwerke und personelle Besetzung) und zum anderen die Erhebungs- und Abrechnungskosten nicht höher als die Einnahmen ausfallen. Für die Akzeptanz hilfreich wäre es auch, wenn die Schleusen den Bootsfahrern einen Zusatznutzen durch bestimmte Servicemerkmale bieten könnten (Information, Müllentsorgung usw.). Überlegt werden sollte auch, ob die Schleusengebühr nicht im Rahmen eines Finowkanal-Gästepasses analog einer Kurkarte erhoben werden könnte und damit Bootsfahrer durch Preisvergünstigen z. B. auf Eintritt Zoo auch andere Nutzenvorteile erhalten.

- In der längerfristigen Perspektive muss mit einem ungefähren Investitionsbedarf für die Schleusenerhaltung in Höhe von 30 Mio. Euro kalkuliert werden (Durchschnittsschätzung je Schleuse 2,5 bis 3 Mio. Euro). Ob diese Summe allein von der Region zu tragen ist oder ggf. der Bund doch dazu bewegt werden kann, zumindest einen gewissen Anteil zu übernehmen, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden. Da vom Bund an einer Offenhaltung der Schleusen aus besagten Gründen kein Interesse vorausgesetzt werden kann, dürfte dessen Bereitschaft aber wahrscheinlich sehr gering ausfallen. Wenn es gelingt, den Bund langfristig größere Sparpotenziale darzustellen, ist dies aber nicht gänzlich auszuschließen. Auch das Modell, die Finanzierung der Eigentümerpflichten als Bestandteil des Eigenanteils für EU-Förderungen einzusetzen, sollte rechtlich und verfahrenstechnisch geprüft werden.
- Grundlage eines Kooperationsvertrages mit dem Bund muss eine klare Aufgabendefinition und deren nachfolgende Zuordnung bzw. Abgrenzung bilden. Bei der Aufgabenfestlegung sind nicht nur die unmittelbar im Zusammenhang mit dem Unterhalt des Kanals stehenden Aufgaben zu berücksichtigen, sondern auch das grundsätzliche Anforderungs- und Aufgabenprofil für die Betreuung des Kanals. Zu klären ist, ob die für die Betreuung zuständige Organisation nur eine reine Dienstleistungsfunktion für die operativen Aufgaben wahrnimmt oder darüber hinaus auch aktiv Wirtschaftsförderung für die Gesamtentwicklung des Finowkanals betreiben soll (Initiierung und Koordinierung aller Aktivitäten zum Finowkanal). Für letzteres spricht zum einen die bereits dargestellte Notwendigkeit einer Gegenfinanzierung durch die Erwirtschaftung eigener Mittel. Zum anderen lässt sich die Rolle des Finowkanals als regionaler Entwicklungsanker und Identifikationsträger nur mit einer koordinierten Gesamtbetrachtung und -entwicklung erfüllen.
- Die Organisationsstruktur bzw. Trägerschaft ist zum einen von der Beteiligungsstruktur und zum anderen von dem definierten Aufgabenprofil abhängig. Vor dem Hintergrund des regionalen Charakters des Finowkanals sollte sich die Beteiligungsstruktur in der Startphase aus den Anrainergemeinden und dem Landkreis zusammensetzen. Eine kurz- bis mittelfristige Beteiligung des Landes Brandenburg erscheint wenig erfolgversprechend und sollte deshalb



auch im Hinblick auf die Dringlichkeit der Umsetzung zunächst nicht weiter verfolgt werden. Die Beteiligung des Bundes ist hingegen zwingend notwendig, um Kosten- und Nutzensynergien zu ermöglichen. In welcher Form dies geschehen kann, ist von einer Vielzahl von (juristischen) Überlegungen abhängig, z. B. auch die Frage des Vergaberechts von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Betreibung (Ausschreibungspflicht). Angestrebt werden sollte aber eine institutionelle Beteiligung des Bundes und nicht nur eine Kooperation im Rahmen eines Pachtvertrages. Zu prüfen ist auch, ob und inwieweit auf vorhandene Strukturen (KAG, WITO, WIN) zurückgegriffen werden kann. Die Rechtsform muss in jedem Fall ausreichend Flexibilität und Spielraum für ein wirtschaftliches Markttagieren berücksichtigen (steuerliche Aspekte). Eine Rechtsform mit dem Status der Gemeinnützigkeit kann deshalb nur mit dem Denkmalschutz des Finowkanals agieren (vorstellbar aber sehr kompliziert). Um Spendenpotenziale dennoch nutzen zu können, wäre nach dem Aufbau der Betreiberstruktur in Ergänzung ein gemeinnütziger Förderverein vorstellbar, der auch die Möglichkeit bietet, die Wirtschaft mit einzubinden. Für die Betreibung und Beteiligung bietet sich als Organisationsstruktur bzw. Rechtsform vor allem ein Zweckverband an, da auf der einen Seite mehrerer Gebietskörperschaften integriert werden können, auf der anderen Seite aber trotz des öffentlichen Charakters eine wirtschaftlich am Markt ausgerichtete Unternehmenspolitik betrieben werden kann.

- Klärungsbedarf besteht auch im Hinblick auf die genaue räumliche Abgrenzung. Überlegungen zur Einbindung des Finowkanals in ein Kooperationsmodell für das gesamte Wasserstraßennetz Obere Havel und Nebengewässer sind für den Finowkanal wenig zielführend, da sich zum einen durch die breite Beteiligungsstruktur der Entscheidungsprozess noch lange hinauszögern dürfte. Diese Zeit hat der Finowkanal in Anbetracht der realen Risiken nicht mehr. Zum anderen ist zu befürchten, dass mit einer großen regionalen Flächenausdehnung und des damit verbundenen hohen Beteiligungsaufwandes auch die gesamte Betreibung aufwendiger und weniger schlagkräftig wird. Hinzu kommt, dass der Faktor Identitätsbildung zum Finowkanal an Bedeutung verlieren würde. Vor diesem Hintergrund sollte die Gebietskulisse sich an der jetzigen räumlichen Struktur der KAG orientieren, ergänzt ggf. durch die Stadt Bad Freienwalde mit dem Anschluss des Freienwalder Landgrabens als Schnittpunkt zum Gewässersystem des Oderbruchs. Das Betreibergebiet sollte also umfassen: Finowkanal mit Langem Trödel, Werbellingewässer, das alte Schiffshebewerk Niederfinow und ggf. Freienwalder Landgraben. Über den Streckenabschnitt des Oder-Havel-Kanals vom Abzweig Finowkanal bis Hohensaaten sind ggf. Sonderverträge mit dem Bund zu schließen.
- Da eine Automatisierung der Schleusen aus technischen, wirtschaftlichen und denkmal-schützerischen Gründen vermutlich nicht realisierbar ist, liegt eine zentrale Fragestellung für das Betreibermodell in einer dauerhaften Lösung für das Schleusenpersonal. Der bereits eingeschlagene Weg über ehrenamtliches Engagement in Verbindung mit Maßnahmen des Zweiten Arbeitsmarktes ist ein innovativer Ansatz, der bei allen Überlegungen für die Zu-



kunft mit zu berücksichtigen ist, insbesondere auch im Hinblick auf die Mobilisierung weiterer ehrenamtlicher Potenziale auch über die Region hinaus (z. B. Zusammenarbeit Bundesfreiwilligendienst). Geprüft werden sollte auch die Möglichkeit, an den dafür geeigneten Schleusen (Gebäude zum Übernachten geeignet) eine Art „Urlaub an der Schleuse“ zu entwickeln („Ausbildung“ zum Urlaubsschleusenwärter inklusive).

### **Umsetzungsrelevante Schritte**

- Alle aktuell laufenden Aktivitäten, die sich mit der Entwicklung des Finowkanals, des Schiffshebewerkes und des Langen Trödels befassen, sind zusammenzuführen und auf den Aufbau einer Betreibergesellschaft (Arbeitstitel: Finowkanal Betreiber Gesellschaft FBG) auszurichten. Die Federführung/Verantwortung für die Entwicklung des Betreibermodells sollte aufgrund ihrer regionalen Ausrichtung bei der KAG liegen, in enger Abstimmung mit den Wirtschaftsförderungen der Stadt Eberswalde und der Region.
- Parallel zu weiteren Umsetzungsschritten des formulierten Handlungsprogramms muss zeitnah mit der Entwicklung eines Finanzierungs- und Betreiberkonzepts als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die regionale Abstimmung und die Bildung einer regionalen Allianz begonnen werden. Das Konzept sollte konkrete Aussagen zur Finanzierung, Rechtsform, zu steuerlichen Aspekten und zur räumlichen Abgrenzung usw. treffen. Vor dem Hintergrund der hohen Dringlichkeit, sollte das Konzept möglichst bis Frühjahr 2014 vorliegen.
- Nach Herstellung eines Regionalkonsenses zum Betreiberkonzept ist unverzüglich mit Gesprächen mit dem Bund einzutreten.
- Der Übergangsprozess muss durch eine bereits arbeitsfähige, gut verankerte und professionell aufgestellte Organisation zielführend betrieben werden. Diese muss durch politische Autorisierung und eine entsprechende Finanzierung in die Lage versetzt werden, diesen schwierigen Transformationsprozess mit dem nötigen politischen und finanziellen Rückhalt umzusetzen.



## 5.2 Schlüsselprojekt Qualifizierung Infrastruktur

### Ausgangssituation – Projekthintergrund

Die angestrebte Marktpositionierung macht einen weiteren Ausbau der Infrastruktur sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht zwingend erforderlich. Ziel muss eine optimale Erschließung aller Anrainerorte und der touristischen Hauptattraktionen entlang des Finowkanals (auch bei Standorten/Einrichtungen ohne direkte Gewässeranbindung) für motorisierte und muskelbetriebene Wasserwanderer (Kanuten aber auch Ruderer) sein. Dazu bedarf es eines Infrastrukturnetzes bestehend aus:

- Wasserwanderrastplätzen und Sportboothäfen mit Servicemerkmale als Pausen- und Übernachtungsstandorte möglichst für alle Sportboote (v. a. für Motorboote, aber auch Berücksichtigung einer Anlegesituation für Kanus und Ruder) ergänzt durch einzelne Bootsanleger ohne Servicemerkmale für Kurzaufenthalte.
- Biwakplätzen speziell zum Übernachten für Kanuten und Ruderer, Kanurastplätzen sowie Kanueinstiegs- und ausstiegstellen zum Einbringen der Kanus und Ruderboote.

### Infrastrukturmaßnahmen für Kanuten und Ruderer

Die Infrastrukturausstattung ist nicht nur auf Tages-, sondern auch auf Mehrtagestouren auszurichten. Der Fokus für Tagestouren liegt auf dem Abschnitt zwischen WWR Finowkanal (alternativ auch Marienwerder) und Triangel Camp (17 km) bzw. Niederfinow, bei einer Zweigtagestours zwischen Ruhlsdorf und Niederfinow (36 km) oder alternativ Oderberg (44 km) bzw. in umgekehrter Richtung. Die Anlegesituation ist so zu entwickeln, dass Kanuten zum einen möglichst in stündlichen Abständen eine Rastmöglichkeit (ca. alle 5 km) und bei einer Mehrtagestour nach etwa 20 km eine Übernachtungsmöglichkeit erhalten und zum anderen an den Hauptstart- und Etappenpunkten eine nutzergerechte Ein- und Ausstiegssituation vorfinden. Die dazu erforderlichen Umsetzungsschritte sowie weitere Maßnahmen zur Qualifizierung der Infrastruktur für muskelbetriebene Sportboote werden im Folgenden genauer beschrieben:

- **Ausweisung/Errichtung von Biwakplätzen**

Zusätzlich zu den derzeit bereits existierenden Übernachtungsmöglichkeiten bei Km 65 (Marina Eisvogel) sowie Km 84 (Triangelcamp) bedarf es für die angestrebte Vermarktung von Mehrtagestouren mindestens eines weiteren Übernachtungsstandortes (Biwakplatz) im Stadtgebiet von Eberswalde. Die Standorte sind im Hinblick auf Kosten- und Nutzensynergien möglichst so zu wählen, dass am Standort oder zumindest in fußläufiger Entfernung eine bereits vorhandene Serviceinfrastruktur genutzt werden kann und der Standort möglichst hohe Attraktionspotenziale sowohl in Bezug auf die Aufenthaltsqualität als auch das touristi-





sche Umfeld bietet. Sinnvollerweise sollte ein Biwakplatz auch die Funktion als Kanurastplatz erfüllen. Vor diesem Hintergrund werden folgende Standorte vorgeschlagen:

### 1. **Kanurast- und Biwakplatz am Standort Familiengarten**

Für Zweitageskanutouren auf dem Finowkanal entspricht der Standort durch seine Lage bei Km 74 dem mehrheitlichen Distanzverhalten von Kanuten (lt. Grundlagenstudie zum Kanutourismus Tagesetappen zwischen 15 und 25 km). Vom Einstieg Bootshaus Ruhlsdorf sind es 24 km, von Oderberg 20 km. Der Standort ist nicht nur aus Versorgungsaspekten wichtig, sondern der Familiengarten erfüllt mit Blick auf die angestrebte Positionierung eine zentrale Funktion als wassertouristisches Aushängschild für den gesamten Finowkanal.

Mit der Wiese<sup>5</sup> hinter dem Sportbootanleger gibt es ein ideales Gelände mit attraktiven Lagebedingungen durch die Nähe zur Gaststätte und zum Familiengarten (hinterer Eingangsbereich) mit Sanitäranlagen sowie nahen Versorgungseinrichtungen (Nettomarkt). Auch das Freizeitbad befindet sich in fußläufiger Entfernung. Ein Anleger für Kanuten befindet sich bereits im Seitenarm. Für die Bewirtschaftung bieten sich Familiengarten oder evtl. auch der Gastronom an, die beide von den wasserseitigen Nachfragepotenzialen profitieren. Für den Familiengarten eröffnet die Entwicklung des Standortes als Kanurast- und Biwakplatz gute Chancen für eine Erhöhung des Besucheraufkommens, indem Kanuten entweder direkt den Familiengarten besuchen oder Lust für einen zeitlich nachgelagerten „Landbesuch“ geweckt wird. Größere Infrastrukturinvestitionen sind nicht erforderlich (Abfallbehälter, Infotafel, aus beiden Richtungen gut sichtbares Gelbe Welle Schild mit Hinweis Biwakplatz am Abzweig Seitenstich). Da sowohl Familiengarten als auch Gaststätte abends nicht geöffnet haben, bedarf es aber einer Lösung für die Zugänglichkeit der Serviceeinrichtungen für Wasserwanderer nach 18:00 Uhr. Die Entwicklung des Standortes liegt in der Verantwortung der Stadt Eberswalde auch in ihrer Funktion als Eigentümer und Betreiber des Familiengartens (ggf. auch Übertragung dieser Aufgabe in die neue Betreibergesellschaft)

### 2. **Biwakplatz Standort ehem. Freibad Eberswalde**

Der Standort ist eine ideale Ergänzung als Übernachtungsplatz für alle Kanuten, die etwas näher an der Innenstadt übernachten wollen (weniger als Rastplatz, da für Kurzausflug in die Innenstadt die Standorte Finowkanalpark und Oberhafen Stadtschleuse besser geeignet sind). Im Rahmen des ohnehin von einem privaten Investor geplanten Ausbaus des ehem. Freibads mit einem Zelt- und Wohnmobilstellplatz sowie Sportboothafen ist die Ausweisung eines Biwakplatzes ohne größere zusätzliche Aufwendungen möglich, da die für einen Biwakplatz erforderlichen Servicemerkmale ohnehin Bestandteil der Standort-

.....  
<sup>5</sup> Im Eigentum WSA



planungen sind. Zu beachten ist aber unbedingt die Berücksichtigung einer kanugerechten Anlegesituation (Steghöhe unter 20 cm) im Zusammenhang mit dem Hafenausbau.

- **Ausweisung öffentlicher Kanueinstiegs- und Ausstiegsstellen**

Kanuten mit eigenem Boot wird derzeit kein öffentlich zugänglicher Standort angeboten, an dem sie ihr Kanu ins Wasser einsetzen und ihre Tour beginnen können. Gerade vor dem Hintergrund der Zielstellung, den Finowkanal verstärkt für Zweitagestouren zu vermarkten, sind Einstiegsstellen unverzichtbar, da anders als bei Tagestouren Mehrtagestouren überdurchschnittlich von Kanuten mit eigenem Boot nachgefragt werden dürften. Öffentliche Einstiegsstellen sind aber durchaus auch für Kanuanbieter sinnvoll, um Kunden und Boote zum Tourenstart bzw. -ende dort hinbringen bzw. abzuholen zu können. Außerdem können Kanueinstiegs- und Ausstiegsstellen auch von Wasserwanderern für einen Kurzpausenstopp genutzt werden und damit auch eine Funktion als Ausstiegspunkt für kurze Landgänge/Pausen entlang der Strecke erfüllen. Kanueinstiegs- und Ausstiegsstellen sollten als Ausstattungsmerkmale<sup>6</sup> erfüllen eine kanugerechte Einstiegssituation (Schwimmsteg, Kanutreppe, Rampe/flache Böschung, sandiger Untergrund), Zuwegung für Pkw, eine Parkplatzanbindung oder zumindest ein Parkplatz in fußläufiger Entfernung, ein WC am oder nahe Standort sowie eine Infotafel und wasserseitige Kennzeichnung (Gelbe Welle). Ideal wäre eine nahe Bahnanbindung oder ggf. auch die Möglichkeit, am Standort oder in dessen Nähe ein Rad ausleihen zu können (für die Rückkehr zum Startpunkt). Wenn die Standortbedingungen dies hergeben, sollten die Standorte auch als Kanurastplatz ausgewiesen und eine Rastsituation geschaffen werden (Abfallbehälter, Bank-Tisch-Kombination).

Im Hinblick auf die Zweitagestouren sind Kanueinstiegstellen jeweils an beiden Endpunkten des Finowkanals auszuweisen. Als westlicher Start- und Zielpunkt kommt in erster Linie Ruhlsdorf in Frage, als östlicher Punkt Niederfinow (Schleuse Liepe nicht geeignet wegen schlechter Verkehrserschließung) oder alternativ als etwas längere Zweitagestourenvariante Oderberg, ergänzt durch weitere Einstiegsunkte entlang des Finowkanals in den Ortslagen Niederfinow und Eberswalde. Sofern sich die Möglichkeit bietet, sollten Einstiegsstellen mit einer Nutzung als Wasserwander- bzw. Kanurastplatz kombiniert werden. Folgende Standorte sollten als Kanueinstiegsstellen ausgewiesen werden:

- Bootshaus Ruhlsdorf: Steganlage und Treppe ist bereits vorhanden, Parkmöglichkeiten in der Umgebung (Straßenraum, Grünfläche zwischen Bahnhofsstraße und L31), WC im nahen Gasthaus, fußläufige Bahnanbindung.
- Anleger Marienwerder: wichtig mit Blick auf den neuen Webellinkanal, allerdings nur begrenzt Parkmöglichkeiten im Umfeld.

.....

<sup>6</sup> Empfehlung im Rahmen des Bundesprojekts Qualität im Wassertourismus und der Bundesvereinigung Kanu



- Wasserwanderrastplatz Finowfurt: ideal großer Parkplatz direkt nebenan, Sanitäranlagen am WWR.
  - Wasserwanderrastplatz Messingwerkhafen: Zufahrt mit Pkw möglich, Parkraum an der Straße, öffentliches WC und Gaststätte am fußläufig erreichbaren Wasserturm. Erforderlich ist noch eine kanugerechte Ein- und Ausstiegsstelle/Steganlage (existiert nur auf dem im Regelfall verschlossenen Vereinsgelände des Kanuvereins gegenüber).
  - Anlegestelle (Wasserwanderrastplatz) Finowkanal – Park: ideal ist direkte Parkplatzanbindung, WC in naher Gaststätte, kanugerechte Einstiegsstelle vorhanden.
  - Vorhafen Stadtschleuse Oberwasser: am Nordufer vor Eingangsbereich der Schleuse von der Höhe her geeignete Wasserkante mit Durchgang zu nahen Parkmöglichkeiten an der Straße „Am Kanal“.
  - Niederfinow: fußläufige Bahnhofsanbindung in Hohenfinow, Versorgungseinrichtungen und Gastronomie. Erforderlich ist die Schaffung einer kanugerechten Einstiegsituation, wenn möglich in Kombination mit Anleger für motorisierte Sportboote. Standort muss festgelegt werden (Aufgabe KAG mit Amt).
  - Oderberg Standorte: Marina Oderberg (allerdings recht weite Entfernung zur Ortslage), ideal wäre zusätzlich eine Einstiegsstelle nahe Brücke am nördlichen Ufer, da dort auch Parkplatz sowie kurze Entfernung zum Ortszentrum mit Gastronomie.
- **Errichtung weiterer Anlegestellen/Rastplätze für Kanuten und Ruderer**

Der Landkreis finanziert in Zusammenarbeit mit der KAG und einem ortsansässigen Anbieter einen Steg in Liepe, der sowohl von Kanuten als auch Ruderern genutzt werden kann (Berücksichtigung einer Anlegesituation für motorisierte Wasserwanderer wünschenswert). Dies ist aus wassertouristischer Sicht ausdrücklich zu unterstützen, da Liepe als touristisch attraktiver Ort bislang wasserseitig nicht erschlossen war. Auch die Zusammenarbeit mit einem Privatanbieter hat durchaus Modellcharakter für ähnliche Projekte.
  - **Errichtung von Umtragestellen an den Schleusen**

Die Schaffung von Umtragestellen sollte aber auch bei einer Offenhaltung der Schleusen in Betracht gezogen werden. Zum einen können dadurch Kanuten und Ruderer ggf. Wartezeiten an den Schleusen vermeiden und zum anderen die Ein- und Ausstiegsstellen auch für eine kurze Pause nutzen. Diese Maßnahme ist zwingend erforderlich, wenn es nicht gelingt, eine Lösung für die Offenhaltung der Schleusen für den Bootsverkehr zu erzielen. Um in diesem Fall mindestens noch die kanutouristische Nutzung auf dem Finowkanal zu ermöglichen, ist an jeder Schleuse eine nutzergerechte Ein- und Ausstiegsstelle zu schaffen, entweder in Form eines Steges oder einer Kanutreppe (möglichst nahe an der Schleuse um die Umtragestrecke kurz zu halten). Darüber hinaus bedarf es einer geeigneten Wegeführung mit möglichst kurzer Wegestrecke und geringem Gefahrenpotenzial (sichere Straßenquerung). Die landseitige Querung



des Schleusengeländes ist aufgrund der Sicherheitsvorschriften nicht möglich, so dass je nach Standort ein mehr oder weniger längeres Umtragen erforderlich sein wird. Bei einigen Schleusen wie in Grafenbrück ist dies derzeit nur mit erheblichem Aufwand möglich.

- **Schaffung von Möglichkeit zur sicheren Deponierung der Kanus**

Diese Maßnahme betrifft in erster Linie Standorte, die aufgrund ihrer urbanen Umgebung befürchten lassen, dass die Kanus in der Zeit des Landausfluges beschädigt oder möglicherweise sogar ganz abhandenkommen. Dies gilt im besonderen Maße für den Zentrumsbereich von Eberswalde. Um Kanuten für einen Innenstadtbesuch von Eberswalde zu motivieren, sollte dort eine Möglichkeit für eine sichere Deponierung der Kanus und ggf. auch des mitgeführten Gepäcks während des Landausflugs geschaffen werden. Die Ideallösung wäre eine verschließbare Kanubox (Münzverschluss) vergleichbar mit den aus vielen Orten bekannten Radboxen. Geprüft werden sollte mit Blick auf die Tourenradfahrer des Oder-Havel-Radwegs eine evtl. Kombination Rad/Kanu. Als Minimallösung sollte mindestens ein Metallbügel o. ä. angebracht werden, an denen die Kanus angeschlossen werden können. Vergleichbare Anlagen sind auch für die Standorte Finowkanalpark, Familiengarten und Mesingwerkhafen zu prüfen (bei Errichtung von Umtragstellen auch an diesen Standorten). Mit der Übertragung der Schleusenbetriebs auf die neue Betreibergesellschaft, könnten an den Schleusen sichere Abstellungsmöglichkeiten ggf. auch mit einer Aufsicht durch den Schleusenwärter entstehen (Synergien auch in ökonomischer Hinsicht).

### **Infrastrukturmaßnahmen motorisierter Sportbootverkehr**

Vor dem Hintergrund der angestrebten Marktpositionierung für das motorisierte Wasserwandern und des ab 2015 zu erwartenden deutlichen Anstiegs des motorisierten Bootsverkehrs über den Langen Trödel und der zunehmenden Profilierung der Oder-Berlin-Umfahrt ist ein quantitativer und qualitativer Ausbau der dafür erforderlichen Infrastruktur zwingend notwendig. Das zentrale Positionierungsmerkmal „Landerlebnisse“ bedeutet die Verpflichtung für eine wasserseitige Erschließung aller Anrainerorte und touristisch attraktiven Standorte am und nahe Finowkanal. Es gilt ein auf das Distanzverhalten und die landseitigen Attraktionen abgestimmtes Netz aus Anlegestellen für Tagesbesucher und Wasserwanderrastplätzen/Sportboothafen für Übernachtungsbesucher zu errichten. Bei Bootsanlegestellen bedarf es, anders als bei Wasserwanderrastplätzen und Sportboothäfen, keiner Servicemerkmale (Strom, Wasser usw.). Sicherergestellt werden muss aber deren ständige öffentliche Zugänglichkeit/Nutzbarkeit, eine nutzergerechte Anlegesituation u. a. mit geeigneten Festmachern und einer deutlichen wasserseitigen Kennzeichnung mit einer Gelben Welle, die Ortsunkundigen klar vermittelt, dass sie hier anlegen können. Hinzu kommt eine Infotafel mit Informationen zum touristischen Umfeld. WWR sollten darüber hinaus Strom- und Wasserversorgung, Toilettenanlage, Sicherheitsausrüstung



(Aushang mit Notrufnummern, Rettungsmittel, Feuerlöscher, Erste-Hilfe-Ausrüstung, Zufahrt für Feuerwehr) sowie deutliche Kommunikation eines Ansprechpartners aufweisen.

Handlungsbedarf für eine bessere wasserseitige Erschließung besteht vor allem in Eberswalde, Niederfinow und Marienwerder. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- **Ausweitung der Sportbootliegeplatzkapazitäten zwischen Brücke Breite Straße und Brücke Wilhelmstraße für Kurzzeitlieger**

Mit den vorhandenen Liegeplätzen am Finowkanal-Park und den geplanten Liegeplätzen am neuen Bollwerk dürfte die Nachfrage gerade an besucherintensiven Wochenenden vermutlich nicht befriedigt werden. Die Stadt sollte vor diesem Hintergrund zeitnah prüfen, ob der Anleger am Finowkanalpark noch verlängert werden kann und ob es ggf. Möglichkeiten gibt, am Bollwerk oder in dessen Nähe weitere Sportbootliegeplätze einzurichten. Geprüft werden sollte auch die Errichtung einer Anlegestelle am Aldimarkt ggf. in Kooperation mit der Firma Aldi, für die eine wasserseitige Erschließung, wie das in Potsdam bereits praktiziert wird, ein Profilierungsmerkmal sein kann.

- **Schaffung von Anlegemöglichkeiten für Sportboote an den Holzterrassen im Innenstadtbereich von Eberswalde**

Zwischen den beiden Brücken Wilhelmstraße und Friedensbrücke befinden sich am Nordufer fünf Holzterrassen, die Bootsfahrern den Charakter einer Anlegestelle vermitteln. Da sich deren Nutzung bislang ausschließlich an „Landbesucher“ richtet, gibt es keinerlei Vorrichtungen, an den Boote festgemacht werden können. In Anbetracht der für 2015 knappen Liegeplatzkapazitäten im Innenstadtbereich von Eberswalde sollte geprüft werden, ob mit einfachen baulichen Veränderungen (z. B. durch die Anbringung von Festmachern wie am Steg in Marienwerder und einer Scheuerleiste am Stegende) eine parallele Nutzung zumindest für kleinere motorisierte Boote ermöglicht werden kann. Auch mit Blick auf die Erschließung der gastronomischen Betriebe im nördlichen Uferbereich (v. a. das Griechische Restaurant) wäre dies aus wassertouristischer Sicht wünschenswert.

- **Qualifizierung des Anlegers Standort Finowkanalpark – Ausbau zum WWR** Die Liegestelle vermittelt derzeit, wie auch das direkte Umfeld, einen wenig gepflegten und wenig einladenden Charakter. Aufgrund der Ausstattungsmerkmale (Wasser, Strom), der dort vorhandenen Gastronomie und der kurzen Entfernung in den Stadtkern sollte der Standort die Funktion eines WWR erfüllen. Das bedeutet eine gestalterische Aufwertung (wichtig regelmäßige Pflege) und idealerweise auch die Errichtung einer Sanitäreinrichtung. Der Standort bietet die besten Potenziale, um ihn für Eberswalde als das zentrale Tor vom Wasser zum Land (Bootsfahrer) und in umgekehrter Richtung vom Land auf das Wasser (Bootsverleih mit Kanu, Wassertretern, Ruderboot) mit einer guten Serviceinfrastruktur zu entwickeln (Synergien zwischen Wasser- und Landtourismus). Aus diesen Gründen wäre ein Ausbau der dort be-



reits vorhandenen Kanuverleihstation zu begrüßen, v. a. im Hinblick auf Ausweitung des Verleihangebots mit Wassertretern, Ruderbooten, Wasserrädern, Radverleih, Verkaufsstelle Angel- und Bootszubehör und Angelscheinen sowie der Errichtung eines touristischen Infopunktes (Infosäule und ggf. persönliche Beratung in Kooperation mit Betreiber) und von Sanitäranlagen, evtl. auch als Kooperationsprojekt Stadt und Anbieter (Investition Stadt, Unterhaltung übernimmt Anbieter).

- **Umsetzung der Hafenanlage am ehem. Freibad (Ausweisung mehrerer Gastliegeplätze)**

Die Planungen des privaten Investors sind vor dem Hintergrund der vermutlich nicht ausreichenden Sportbootliegeplatzkapazitäten im Innenstadtbereich von Eberswalde aus wasser-touristischer Sicht ausdrücklich zu unterstützen. Der Standort bietet aufgrund der nahen aber gleichwohl ruhigen Lage zur Innenstadt eine sehr hohe Lagequalität und ist eine notwendige Ergänzung zu den Anlegestellen am Bollwerk und Finowkanalpark insbesondere für Bootsurlauber, die in Eberswalde übernachten wollen.

- **Ausweitung Liegeplatzkapazitäten am Familiengarten**

Als eine der Hauptattraktionen von Eberswalde ist eine nachfragegerechte wasserseitige Erschließung des Familiengartens für Bootsurlauber von zentraler Bedeutung, zumal sich dort mit der Tourismusinformation im Eingangsbereich des Familiengartens und der nahen Versorgungseinrichtungen weitere touristisch relevante Landziele befinden. Auch das Freizeitbad Baff ist fußläufig erreichbar und der Zoo ist zumindest mit dem Rad, das erfahrungsgemäß viele Motorbootskipper dabei haben, ebenfalls schnell von dort erreichbar. Für Wasserwanderer ohne eigenes Rad wäre an dem Standort ein Radverleih ideal (ggf. auch Segways und Elektroautos). Von einer besseren wasserseitigen Erschließung profitiert deshalb nicht nur der Familiengarten selbst durch ein höheres Besucheraufkommen, sondern auch das gesamte Revier. Notwendig ist in erster Linie eine Erweiterung der gegenwärtig vollkommen unzureichenden Liegeplatzkapazitäten. Gerade einmal ein größeres Sportboot kann derzeit an der Anlegestelle im Unterhafen der Schleuse Drahthammer liegen (max. ein weiteres Boot im Päckchen längsseits). Hinzu kommt, dass Boote, die den Familiengarten aus westlicher Richtung passieren, keinen Hinweis auf die Liegestelle erhalten. Für einen Ausbau der Liegeplätze sind zwei Varianten vorstellbar, zum einen eine Verlängerung der bestehenden Anlegestelle im Unterhafen, zum anderen die Errichtung einer Liegestelle vor der Brücke Lichterfelder Straße (Südufer westliches davon). Die letztgenannte Variante ist eindeutig zu favorisieren, da der Standort durch seine unmittelbare Nähe zum Eingangsbereich des Familiengartens und der Versorgungseinrichtungen (Nettomarkt) deutliche Lagevorteile aufweist. Bei einer entsprechenden informellen Aufbereitung ist auch die Ruine Borsighalle touristisch interessant. Der Standort wird zudem ohnehin bereits von Ortskennern, trotz der Absperrung, als „wilder“ Liegeplatz genutzt. Um ihn als öffentliche Anlegestelle auszuweisen, bedürfte es aber der Errichtung einer Steganlage mit Wegeführung zur Straße bzw. Familiengarten –



auch wenn dies aufgrund der festgestellten Kontaminierung der Fläche einen besonderen Lösungsansatz erfordert. Wegen der sehr hohen wassertouristischen Bedeutung des Standortes ist dies aber alternativlos. Geprüft werden sollte auch eine weitere Anlegestelle auf der anderen Seite der Hubbrücke, da im ungünstigen Fall dort eine Wartezeit von fast 2 Stunden entstehen kann. Dies ist ohne Anlegemöglichkeit für Wasserwanderer nicht akzeptabel (es sei denn die max. Wartezeit liegt unter einer Stunde, was andere Taktzeiten bedingt).

- **Errichtung einer Anlegestelle in Niederfinow**

Der Ort ist derzeit wasserseitig weder für Kanuten noch für motorisierte Sportboote erschlossen. Mit mehreren Gastronomiebetrieben und Geschäften (z. B. Bäcker) ist der Ort für Bootsurlauber ein lohnenswertes Landgangziel. Außerdem befindet sich das Schiffshebewerk nur 2 km entfernt und ist damit für alle Bootsfahrer, die ein Rad mitführen, schnell erreichbar ist. Mindestanforderung ist deshalb die Errichtung eines Bootsanlegers entweder durch eine Steganlage oder, wenn genehmigungsfähig, an der Spundwand neben der Straßenbrücke (weitaus einfachere und preiswertere Variante: lediglich Anbringung von Festmachern notwendig).

- **Errichtung einer Sportbootanlegestelle am Schiffshebewerk am Oder-Havel-Kanal**

Das Schiffshebewerk als eines der Top-Attraktionen Brandenburgs sollte unbedingt auch landseitig für Bootstouristen zu besichtigen sein, zumal der Standort auch Service- und Versorgungseinrichtungen und am Wochenende auch eine touristische Anlaufstelle bietet. Die vorhandenen Sportbootliegestellen vom WSA haben nur eine Funktion als Wartestelle, die Besatzung darf das Boot dort nicht für einen Landgang verlassen. Die Errichtung einer weiteren Sportbootliegestelle mit einer wassertouristischen Ausrichtung für Landgänge wird vom WSA nicht finanziert. Diese muss deshalb entweder durch private oder wahrscheinlicher durch öffentliche Mittel finanziert werden. Konkreter Standort, Finanzierung usw. der Anlegestelle sollten idealerweise im Zusammenhang mit einer Überprüfung des Gesamtkonzepts für den Standort untersucht werden, da die aktuelle Standortnutzung und -gestaltung den hohen touristischen Attraktionspotenzialen nur ansatzweise gerecht wird. Perspektivisch ist im Zusammenhang mit einem neuen Betreiberkonzept ein Wasserwanderrastplatz oder Sportboothafen vorstellbar.

- **Qualifizierung des Bollwerks Eberswalde am Oder-Havel-Kanal**

Der Standort wird von mehreren Flusskreuzfahrtschiffen und immer wieder auch von Sportbooten angefahren und ist damit ein wassertouristischer Empfangsraum für die Stadt. Auch vor dem Hintergrund der angestrebten Profilierung der Oder-Berlin-Rundfahrt wird der Standort vermutlich als wassertouristischer Empfangspunkt an Bedeutung gewinnen. Weder Gestaltung noch die Informationsvermittlung am Standort korrespondieren mit dieser Funktion. Die Stadt sollte deshalb verstärkt auf eine regelmäßige Pflege des Standortes achten





(ggf. auch höhere Gestaltungsqualität durch Bepflanzung) sowie die Chance nutzen, die Stadt durch entsprechende Informationen zu bewerben (mindestens Infotafel und Hinweis auf den Weg in die Stadt: Entfernung, Buslinie, fußläufig erreichbare Versorgungseinrichtungen).

- **Ausbau des Messingwerkhafens zum Wasserwanderrastplatz**

Der Standort ist mit seinem Hafenbeckencharakter, der hohen Gestaltungsqualität im direkten Umfeld (hochwertig gestaltete Spielfläche), der Nähe zur touristischen Attraktion „Wasserturm“ (250 Meter) und seiner Historie für eine Nutzung als Wasserwanderrastplatz prädestiniert. Eine öffentliche Toilette ist bereits im Zusammenhang mit der Sanierung des Wasserturms entstanden. Direkt neben dem Turm befindet sich zudem auch noch eine Gaststätte. Zwei moderne Steganlagen und eine Spundwand bieten mehreren motorisierten Sportbooten abseits des Kanals einen ruhigen Liegeplatz allerdings ohne jegliche Service-merkmale. Um die Attraktionspotenziale des Standortes für die angestrebte wassertouristische Entwicklung optimal einbringen zu können, ist dort die Servicequalität zu verbessern (v. a. Strom- und Wasserversorgung analog der Anlegestelle Finowkanalpark mit Münzgeräten) und eine kanugerechte Anlegesituation herzustellen (siehe Maßnahmen Kanu). Perspektivisch wünschenswert ist die wassertouristische Nutzung des derzeit leer stehenden Gebäudes (z. B. Bootsverleih, Gastronomie, Sanitäranlage usw.). Empfohlen wird auch eine Sanierung (v. a. Verbreiterung) der Slipanlage am Standort. Vor dem Hintergrund, dass es keine weiteren Slipanlagen am Finowkanal gibt, hat diese Slipanlage eine standortübergreifende Funktion.

- **Errichtung einer Anlegestelle am Gewerbegebiet in Finowfurt**

Mit McDonald's, dem Real Warenhaus und einer Tankstelle bietet der Standort für Bootsur-lauber eine hohe Versorgungsqualität. Die Distanz zum Finowkanal beträgt fußläufig zumutbare ca. 300 Meter. Geprüft werden sollte vor diesem Hintergrund die Errichtung einer öffentlichen Anlegestelle evtl. in Kooperation mit den dort ansässigen Gewerbebetrieben, die davon profitieren könnten.

- **Ausbau Bootsanleger in Marienwerder**

Mit Blick auf 2015 (Eröffnung Langer Trödel) dürften die ohnehin kaum vorhandenen Liegeplatzkapazitäten für das dann zu erwartende Bootaufkommen nicht ausreichen. Dies gilt umso mehr vor dem vergleichsweise hohen touristischen Attraktionspotenzial des Ortes für einen Landgang (Gastronomie mit Biergarten, Laden mit Bootszubehör, Geschäfte, Spielplatz) und der Nähe zum neuen Werbelinkanal. Die Schaffung weiterer Liegeplatzkapazitäten für motorisierte Sportboote ist vor diesem Hintergrund unbedingt empfehlenswert, zumal die derzeit dort vorhandene Steganlage nur für kleinere Boote ausgerichtet ist. Zu überlegen wäre, ob der kaum genutzte Anleger für Fahrgastschiffe so ausgebaut und ggf. auch verlängert werden kann, dass dort Motorboote anlegen können.





### • **Wassertouristische Nutzung des Standorts Grafenbrück (Schleusengraf)**

Mit der unmittelbaren Nähe zum Berlin-Usedom-Radweg und der Nähe zur Gaststätte „Schleusengraf“ bietet dieser Standort Potenziale für den Wassertourismus als Übergangspunkt Boote/Rad und als Start- und Endpunkt für Elektrobike- oder Solarboottouren ab bzw. zur Marina Oderberg. Der im Seitenarm vorhandene Schwimmsteg ist dazu auszubauen und evtl. über die vorgelagerte Insel in den Kanal weiterzuführen (gemeinsames Projekt Eigentümer, Pächter Schleusengraf und Kommune).

### Umsetzung

Ausbau und Unterhaltung der öffentlichen wassertouristischen Infrastruktur obliegt zunächst den für die einzelnen Standorte zuständigen Gemeinden (Übertragung in die neu zu entwickelnde Betreiberstruktur sinnvoll). Privatwirtschaftlich ist die Errichtung wassertouristischer Infrastruktur nicht darstellbar, es sein denn, die Anleger rechnen sich indirekt durch eine Ankerfunktion für Einnahmen aus anderen Einrichtungen und Angeboten am Standort (Beispiel ehem. Freibad Eberswalde) aus. Im Einzelfall (siehe Beispiel Liepe) kann es aber durchaus eine Möglichkeit sein, wenn Kommune und ein privater Anbieter, der von der wassertouristischen Nachfrage profitiert, miteinander kooperieren, indem die Kommune die Investition und der Anbieter die Unterhaltung übernimmt.

Grundsätzlich wird empfohlen, die Unterhaltung der wasserseitigen Infrastruktur entlang des gesamten Finowkanals künftig in eine Hand zu legen, um so Kosten- und Nutzensynergien zu ermöglichen (v. a. Gewährleistung eines einheitlichen Pflege- und Erhaltungsstandards). Dafür bieten sich die künftigen Betreiberstrukturen an. Solange diese noch nicht existieren, ist der Ausbau der Infrastruktur zunächst in der Regie der Kommunen zu betreiben (in Eberswalde Wirtschaftsförderung gemeinsam mit Stadtplanung).

### Übersicht Infrastrukturmaßnahmen mit Prioritäten

●●●● sehr hohe Priorität, ● geringere Priorität

Infrastrukturmaßnahme	Priorität	Zuständigkeit <sup>7</sup>	Umsetzungszeitpunkt
Errichtung eines Biwakplatzes Familiengarten	●●●●	Stadt Eberswalde	2014
Errichtung Biwakplatz ehem. Freibad Eberswalde	●●	Privat	Mit Ausbau des Standortes

<sup>7</sup> Zuständigkeiten sollten nach Gründung der neuen Betreibergesellschaft auf diese übertragen werden



Infrastrukturmaßnahme	Priorität	Zuständigkeit <sup>7</sup>	Umsetzungszeitpunkt
Ausweisung öffentliche Ein- und Ausstiegstelle Bootshaus Ruhlsdorf und am Anleger Marienwerder	●●●	Gemeinde Marienwerder mit Bootshaus Ruhlsdorf	2014
Ausweisung öffentliche Ein- und Ausstiegstelle am WWR Finowfurt	●●●	Gemeinde Schorfheide	2014
Ausweisung öffentliche Ein- und Ausstiegstelle am Messingwerkhafen, Finowkanalpark, Oberwasser Stadtschleuse	●●●	Stadt Eberswalde	2014
Ausweisung öffentliche Ein- und Ausstiegstelle Niederfinow	●●●	Amt Britz – Chorin – Oderberg	2014
Ausweisung öffentliche Ein- und Ausstiegstelle Oderberg (Alternativen Marina Oderberg und Kanuverleih)	●●	Amt Britz – Chorin – Oderberg	2015
Ausweisung und Errichtung von Umtragestellen an Schleusen	● <sup>8</sup>	Jeweilige Gemeinde	2017
Kanubox oder Kanuanschlussmöglichkeit im Zusammenhang mit Kanueinstiegsstellen Vorhafen Stadtschleuse	●●●	Stadt Eberswalde	2014
Kanubox oder Kanuanchlussmöglichkeit Standorte Finowkanalpark, Familiengarten und Messingwerkhafen	●●	Stadt Eberswalde	2015
Ausweitung Liegeplatzkapazitäten motorisierte Sportboote zwischen Brücken Breite Straße und Wilhelmstraße	●●●	Stadt Eberswalde	bis Eröffnung Langer Trödel 2015
Ausbau der Holzterrassen zum Anlegen	●●	Stadt Eberswalde	2014
Ausbau Anleger Finowkanalpark zum WWR	●●●	Stadt Eberswalde	bis Eröffnung Langer Trödel 2015

.....

<sup>8</sup> Hohe Priorität, wenn keine Durchgängigkeit des Finowkanals



Infrastrukturmaßnahme	Priorität	Zuständigkeit <sup>9</sup>	Umsetzungszeitpunkt
Umsetzung Hafenplanung ehem. Freibad	●●●	Privat	Wünschenswert bis Eröffnung Langer Trödel
Ausweitung Liegeplatzkapazitäten motorisierte Sportboote Familiengarten	●●●●	Stadt Eberswalde	bis Eröffnung Langer Trödel 2015
Errichtung Sportbootanlegestelle in Niederfinow	●●●	Amt Britz – Chorin – Oderberg	bis Eröffnung Langer Trödel 2015
Errichtung Sportbootanlegestelle am Schiffshebewerk	●●●●	Amt Britz – Chorin – Oderberg	2015
Errichtung Sportbootanlegestelle am Bollwerk Oder-Havel-Kanal	●●	Stadt Eberswalde	2015
Ausbau Messingwerkhafen zum Wasserwanderrastplatz	●●●●	Stadt Eberswalde	bis Eröffnung Langer Trödel 2015
Errichtung Sportbootanlegestelle am Gewerbegebiet Finowkanalpark	●●	Gemeinde Schorfheide	bis Eröffnung Langer Trödel 2015
Ausbau Sportbootanleger in Marienwerder	●●●	Gemeinde Marienwerder	bis Eröffnung Langer Trödel 2015

.....

<sup>9</sup> Zuständigkeiten sollten nach Gründung der neuen Betreibergesellschaft auf diese übertragen werden



## 5.3 Schlüsselprojekt Elektromobilität auf dem Wasser

### **Ausgangssituation – Handlungsbedarf**

Wie in der Potenzialeinschätzung herausgearbeitet wurde, bilden die Qualifizierung der Infrastruktur und der Erhalt der Schleusendurchgängigkeit die zwingend notwendige Grundlage für die angestrebte Marktpositionierung, bewirken aber allein noch keine Nachfrageeffekte. Um im motorisierten Bootstourismus größere wassertouristische Nachfragepotenziale zu erschließen bedarf es attraktiver Bootcharterangebote, die nicht nur einen konkreten Besuchswunsch auslösen, sondern darüber hinaus möglichst so einzigartig und Finowkanal-spezifisch sind, dass damit auch überregionale Vermarktungseffekte (Bekanntheit und Image) erzielt werden können. Je einzigartiger das Angebot, desto größer ist die Ausstrahlung und damit die Chance, überregional am Markt wahrgenommen zu werden. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass mit einem austauschbaren Standardvermietungsangebot überregionale Nachfrage- und Marketingeffekte nur sehr begrenzt möglich sein dürften. Der Schlüssel in einer erfolgreichen überregionalen Vermarktung liegt vor diesem Hintergrund in der Entwicklung eines Angebotsprofils, das einerseits die Traditionen des Finowkanals aufgreift und zum anderen mit einem Elektro-Solarantrieb auch eine zukunftsweisende Technik aufweist, die nicht nur optimal für einen Bootsurlaub mit vergleichsweise geringen Etappendistanzen geeignet ist, sondern, anders als Boote mit Verbrennungsmotoren, den Finowkanal nicht durch Lärm- noch Abgasemissionen belastet. Außerdem lassen sich Synergien mit dem Radtourismus erzielen, da die für Boote erforderlichen Ladestationen auch von Radlern am Oder-Havel-Radweg mit Elektrorad genutzt werden können. Ein elektro-solarbetriebenes Charterboot verschafft nicht nur dem Finowkanal ein ganz besonderes Revierimage, sondern unterstützt auch idealerweise das vom Landkreis formulierte Leitbild für die Region.

Nicht nur aufgrund seiner dafür prädestinierten Gewässerstruktur und -länge bietet der Finowkanal gute Potenziale für Elektromobilität auf dem Wasser, sondern auch durch die bereits vor Ort vorhandenen Kompetenzen durch den Solarbootverein Berlin – Brandenburg und die FH Eberswalde, die beide bereits seit längerem die Erschließung des Finowkanals für Elektro-Solarboote als Ziel verfolgen und dazu vor kurzem auch eine Kooperation gebildet haben.

### **Projektbeschreibung**

Ziel sollte es sein, einen Bootstyp zu entwickeln, der optimal auf die Belange des Wasserwanderns auf dem Finowkanals und Rundtour abgestimmt ist (v. a. für Kurzurlaub mit dem Boot). Das bedeutet vor allem eine hohe Familientauglichkeit (bequemes Platzangebot, Übernachtungsmöglichkeiten für bis zu sechs Personen, einfache Navigation) und, in Bezug auf Größe, Form, Tiefgang und Wellenschlag, eine hohe Eignung für Kanalfahrten mit häufigem Anlegen. Damit auch Urlauber ohne Bootsführerschein damit auf dem Oder-Havel-Kanal (Rundtour) fahren können, muss die Motorisierung unter 15 PS liegen. Um unterschiedliche Crewgrößen



(Familien, Paare) bedienen zu können, sind verschiedene Bootsgrößen zwischen 6 und 10 Metern sowie ein kleineres Boot für Tagestouren ohne Übernachtungsangebot zu realisieren. Für Form und Bauweise des Schiffes sollte die Schifffahrtstradition auf dem Finowkanal aufgegriffen werden, d. h. Boote in Floßform und in der Form des traditionellen Kaffenkahns (vorstellbar auch moderne Form, die dann aber im Design einmalig sein sollte). Erforderlich ist zudem die Errichtung von Ladestationen an allen Wasserwanderrastplätzen und Sportboothäfen.

### **Umsetzungsrelevante Schritte**

Eine Projektentwicklung ist unter rein privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten vor dem Hintergrund der hohen Entwicklungskosten kaum darstellbar. Die baufertige Realisierung eines Prototyps mit Bauform für eine spätere Serienproduktion ist in etwa mit 100.000 Euro zu veranschlagen. Für eine Projektrealisierung ist daher zwingend eine Förderung durch öffentliche Mittel erforderlich und Grundlage um privatwirtschaftliches Engagement für die Weiterführung des Projekts (Serienproduktion, Betreuung Charterstation) zu mobilisieren.

Durch seinen innovativen und nachhaltigen Charakter erfüllt das Projekt die wichtigsten Voraussetzungen für die neue EU-Förderperiode. Zunächst muss geklärt werden, wer die Projektträgerschaft übernehmen will und dazu in der Lage ist, das Projekt zu realisieren. Ggf. kommt auch eine dafür zu gründende Kooperationsstruktur mit den bereits benannten Akteuren/Institutionen gemeinsam mit der KAG in Betracht (evtl. auch die zu gründende Finowkanal-Betreiberorganisation, die später auch das operative Geschäft übernehmen könnte). Die Formulierung eines Projektantrages ist nach Klärung der Projektträgerschaft der zweite Schritt. In Abhängigkeit des Beginns der neuen Förderperiode sollte die Projektrealisierung für 2015 angestrebt werden.



## 5.4 Schlüsselprojekt wassertouristisches Informations- und Leitsystem

### Projekthintergrund

Eine wassertouristisches Informations- und Leitsystem ist ein zentrales Qualitätsmerkmal für Bootstouristen und wurde im Rahmen der 2009 durchgeführten Bootsurlauberbefragung am häufigsten als Kritikpunkt genannt. Für den Finowkanal mit der hohen Landgangbedeutung ist die Lenkung der Bootsurlauber auch aus Eigeninteresse von zentraler Bedeutung. Ziel eines solchen Leitsystems ist es, dass Bootsurlauber zum einen von der Wasserseite aus deutlich erkennen können, wo sie anlegen können und zum anderen nach dem Anlegen am Standort Informationen erhalten, in welchem räumlichen Umfeld sie sich befinden (Orientierung) und welche Attraktionen und Versorgungsziele sich im Umfeld befinden. Darüber hinaus ist eine Weiterlenkung zu den touristischen Landzielen und wieder zurück zum Boot wichtig.

### Projektbeschreibung

Das wassertouristische Leitsystem enthält folgende Elemente:

- Gelbe Welle-Schilder an allen offiziellen Anlegestellen als von der Wasserseite von Bootsfahrern gut erkennbares Signal, dass sie hier Willkommen sind. Durch die Verwendung entsprechender Bootssignets (Kanu, Motorboot) wird deutlich gemacht, für welche Bootstypen das Anlegen möglich ist. Hinzu kommt eine gut lesbare Standortbenennung.
- Wassertouristische Infotafeln ebenfalls an allen offiziellen Anlegestellen, die Bootsurlaubern mittels einer Übersichtskarte vermitteln, wo genau sie sich am Finowkanal befinden (einschließlich des gesamten Gewässersystems zwischen Liebenwalde und Hohensaaten). Mit einer Umfeldkarte wird eine Orientierung für den Landgang erreicht. Mittels Fotos und textlichen Informationen erhalten die Bootsurlauber Information zu den Sehenswürdigkeiten, Freizeiteinrichtungen und Service- und Versorgungseinrichtungen im Umfeld und wie sie diese erreichen (Entfernung zu Fuß, Bus, Bahn). Infotafeln erfüllen sowohl eine Orientierungs- als auch Werbefunktion. Perspektivisch könnten weitere Infotafeln an den Schleusen aufgestellt werden, wenn diese in eine neue Betreiberstruktur überführt werden.
- Das dritte Element ist die landseitige Zielwegweisung. Ausgehend von den wassertouristischen Empfangsräumen werden die Bootsurlauber mittels der kommunalen Zielwegebeschilderung (braun-weiße Schilder) zu den relevanten Zielen gelenkt und von dort auch wieder zurück zum Boot (wichtig Entfernungsangabe).
- Eine wasserseitige Zielbeschilderung ergänzt das touristische Informations- und Leitsystem. Dabei sollte die erst vor kurzem vorgestellte Landesempfehlung für eine wasserseitige Beschilderung übernommen werden. Der Einsatz dieser Beschilderung ist am Finowkanal auf-



grund der klaren Gewässerstruktur ohne viele Abzweigungen nur an wenigen Stellen notwendig (Abzweig Werbellinkanal, Einmündung Oder-Havel-Kanal sowie Abzweigungen vom Oder-Havel-Kanals und Alter Oder).

In der Summe ist am Finowkanal und an der Alten Oder in etwa mit folgender Schilderanzahl zu kalkulieren:

- Ca. 20 Gelbe Welle-Schilder (Einstiegsstelle Ruhlsdorf, Anleger Marienwerder, Marina Eisvogel, WWR Finowfurt, WWR Messingwerkhafen, Anlegestellen Hubbrücke, Anlegestelle Unterhafen Drahthammer, Biwakplatz Familiengarten (am Abzweig Stichkanal), WWR Finowkanalpark, WWR Eberswalde, Einstiegsstelle Oberhafen Stadtschleuse, Anlegestelle Unterhafen Schleuse Ragöse, Triangel Camp, Anleger Niederfinow, Schiffshebewerk Niederfinow, Anleger Bollwerk Eberswalde O-H-Kanal, Kanuanleger Liepe, Einstiegsstelle Oderberg und Marina Oderberg (am Bollwerk Oderberg und Kanurastplatz bereits vorhanden), durchschnittliche Kosten je Schild ca. 300 Euro (abhängig von Größe), Gesamtsumme in etwa 6.000 Euro.
- Ca. 20 Infotafeln (ohne Schleusen und Umtragestellen), Gesamtkosten je nach Bauausführung (Trägersystem) zwischen 30.000 und 40.000 Euro.
- Wassertouristische Zielausschilderung an den Kreuzungspunkten Finowkanal/O-H-Kanal, Werbellinkanal/Finowkanal, Finowkanal/Alte Oder, Alte Oder/Wriezener Alte Oder, O-H-Kanal/Werbellinkanal nördlicher Abzweig, O-H-Kanal/Langer Trödel

Die Anzahl der Schilder der landseitigen Wegeausschilderung sollte im Rahmen einer ohnehin zu empfehlenden Überarbeitung/Anpassung der veralteten kommunalen Leitsysteme festgelegt werden.

### **Umsetzungsschritte**

Sinnvollerweise sollte der Umsetzungsprozess bei der Installierung des Leitsystems in einer Hand liegen, vorzugsweise bei der KAG. Für die Infotafeln ist eine Förderung über GA-Mittel grundsätzlich möglich, nicht aber für die Gelbe Welle-Schilder. Um Kostenvorteile zu ermöglichen, sollten diese im Rahmen einer Sammelbestellung beim Lizenzgeber, dem Deutschen Tourismusverband, bestellt werden. Die Realisierung der Infotafeln sollte möglichst 2014 erfolgen. Die wassertouristische Zielausschilderung wird 2014 zunächst als Pilotprojekt in der Gewässerregion Dahme-Spree durchgeführt werden und ist vor diesem Hintergrund für den Finowkanal frühestens für 2015 relevant.



## 5.5 Schlüsselprojekt wassertouristischer Internetauftritt

### Projekthintergrund

Ein professioneller Revierinternetauftritt mit hoher Qualität in der Information und Gestaltung ist unabdingbare Voraussetzung für die angestrebte Marktpositionierung. Die aktuellen Internetseiten der KAG zum Finowkanal erfüllen weder inhaltlich noch gestalterisch die Kundenanforderungen. Ohne einen vollständigen Relaunch des Revierinternetauftritts ist eine Vermarktung des Reviers im Wettbewerb mit anderen Revieren wenig erfolgversprechend. Erforderlich ist ein Internetauftritt der nicht nur auf dem ersten Blick das Besondere des Reviers und damit Lust auf eine Bootstour weckt, sondern eine hohe Informationsqualität, die im Rahmen einer schlüssigen Navigation alle für eine Törnplanung wichtigen Informationen vermittelt.

### Projektbeschreibung

Der Internetauftritt zum Finowkanal (einschließlich der Nachbargewässer Alte Oder bis Bad Freienwalde, Werbellingewässer und Langer Trödel) sollte folgende Struktur und Inhalte enthalten<sup>10</sup>:

- Einstiegsseite mit Stimmungsfotos in Ergänzung mit einer komprimierten textlichen Darstellung darüber, was den Finowkanal auszeichnet (überzeugende Kommunikation der definierten Positionierungsmerkmale insbesondere der Familienfreundlichkeit) sowie mit aktuellen Informationen (Bauarbeiten am Kanal, Wetter, Kulturveranstaltungen usw.)
- Umfassende und detaillierte Information für eine Törnplanung im Rahmen einer nutzerfreundlichen Navigation mit folgenden Menüpunkten:
  - Geschichte des Kanals mit Unterpunkt „historische Erlebnisroute“
  - Interaktive Revierkarte
  - Relevante Angebotssegmente/Boote differenziert nach Kanu, Motorboot, Fahrgastschiff, evtl. auch Segelboot/Werbelinsee mit entsprechenden (Gewässer)Informationen (welche Gewässer sind für welche wassersportlichen Nutzungen geeignet).
  - Infrastruktur (wo, wer, wie anlegen, welche Servicemerkmale)
  - Angebote: Charter- und Verleihangebote, Verkehr Fahrgastschiffahrt
  - Tourenvorschläge differenziert nach Motor (Streckentour Finowkanal und Rundtour Finowkanal-Oder/Oderberg-Werbelinsee, Rundtour Unteres Odertal/Stettin) und Kanu (Tagestouren Finowkanal mit unterschiedlichen Einstiegsstellen, Zweitagestour auf Fi-

<sup>10</sup> Modellcharakter [www.potsdamer-brandenburger-Havelseen.de](http://www.potsdamer-brandenburger-Havelseen.de).





nowkanal von Ruhlsdorf bis Niederfinow und vom Finowkanal nach Oderberg, Dreitages-tour vom Finowkanal über Oderberg nach Bad Freienwalde)

- Landgang: Beschreibung der Anrainerkommunen mit Hauptsehenswürdigkeiten, Freizeitangeboten usw.
- Der Finowkanal für Familien: Komprimierte Darstellung der kinder- und familiengerechten Angebote/Attraktionen
- Service-Information-Kontakt (touristische Ansprechpartner, Anlaufstellen, Kontaktaufnahme, Infos zur Anreise auf Wasser- und Landweg)

Informationen zur KAG sind für Bootsurlauber nicht von Interesse und sollten deshalb unter dem Menüpunkt Service nur als Unterpunkt genannt werden. Überlegt werden sollte aber eine Nutzung des Internetauftritts als interne Kommunikationsplattform für Mitglieder. Da viele Bootsfahrer mittlerweile ein Smartphone mit sich führen, ist die Aufbereitung für mobile Endgeräte unbedingt mit zu berücksichtigen (ggf. zusätzlich auch als fest zu installierende App).

### **Umsetzungsschritte**

Die Umsetzung (Finanzierung) des Relaunchs und der kontinuierliche Seitenpflege und Aktualisierung obliegt der KAG, die bereits auch für den aktuellen Internetauftritt zuständig ist. Mit Gründung der Betreibergesellschaft sollte die Zuständigkeit/Verantwortung auf diese übergehen. Die Kosten für den Relaunch sind mit etwa 8.000 Euro zu veranschlagen (ohne App). Vor dem Hintergrund des derzeit nicht wettbewerbsfähigen Internetauftritts wird empfohlen, den Relaunch bis Frühjahr 2014 zu realisieren und zeitnah eine entsprechende Ausschreibung zu starten.



## 5.6 Weitere Maßnahmen

Maßnahme	Priorität	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
Entwicklung eines Finowkanal-Gästepass (ähnlich einer Kurkarte) mit Preisvorteilen für touristische Angebote (v. a. ÖPNV, Familiengarten, Zoo, Freizeitbad und möglichst vielen Angeboten für Kinder) und für Schleusungen.	Hoch	FBG <sup>11</sup> und Wifö Eberswalde	Nicht vor 2015, zu-nächst Etablierung FBG	Vor Realisierung des Gästepasses ist die Frage einer freiwilligen oder verbindlichen Schleusengebühr im zu erarbeitenden Betreiberkonzept zu klären (notwendig auch im Hinblick auf Preisfestlegung Gästepass).
Entwicklung <u>eines</u> jährlichen Finowkanal-Events mit überregionaler Ausstrahlung. In Anbetracht der begrenzten Ressourcen sollte sich auf eine Höhepunktveranstaltung konzentriert werden. Die Veranstaltung sollte sowohl Einheimische als auch Tagestouristen ansprechen und den Finowkanal wasser- und landseitig inszenieren.	Mittel	Abhängig von Art der Veranstaltung	2016	Ideen: Bootveranstaltung evtl. mit Fun-Charakter (z. B. Wasserradrennen), Modellschiffe (ideal für Profil als familienfreundliches Gewässer), Elektro-Solarbootfest. Ggf. auch Ausbau des bestehenden Flößerfestes. Wichtig zur Marktetablierung dauerhafte Terminfestlegung.
Ausarbeitung einer historischen Erlebnisroute (Arbeitstitel) zur Geschichte des Finowkanals mit wasserseitig gut erkennbarer Kennzeichnung der historisch interessanten Wasser- und Industriebauwerke und vertiefenden Informationen durch Finowkanal-Internetseiten und ggf. auch als gesonderte App (unverzichtbar da Anlegen bis auf wenige Ausnahmen wie Messingwerkhafen nicht möglich).	Hoch	Gemeinschaftsprojekt Gemeinden und Landkreis, Wifö Eberswalde		Die Erlebnisroute sollte sich nicht nur an Wassertouristen richten, sondern auch an landseitige Gästegruppen v. a. Radfahrer. Wünschenswert wäre deshalb auch Infotafeln oder -stelen an den Standorten

<sup>11</sup> Zu gründende Finowkanal- Betreibergesellschaft



Maßnahme	Priorität	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
Aufbau eines Bootsverleihangebots an Ruderbooten und Tretbooten für Kurzausflüge auf dem Wasser v. a. in Eberswalde. Im Hinblick auf eine Vernetzung mit Radtourismus ideal wären auch Wasserräder, die Radler mit eigenem Rad für Teilstrecken des Oder-Havel-Radwegs genutzt werden können (Voraussetzung Netz mit mehreren Verleih- bzw. Rückgabestationen).	Hoch	Privat	2014 wünschenswert	Angebot richtet sich primär an Einheimische in Ergänzung mit „Eh-da-Gästen“. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll in Verbindung mit Kanuverleih oder Gastronomie.
Entwicklung einer Finowkanal-Wasserrad-Riksha für wasserseitigen Personentransport. Dies wäre ein einzigartiges Angebot, das es sonst nirgendwo gibt und damit eine hohe mediale Aufmerksamkeit hervorruft.	Mittel	Privat	2015	Fokus liegt weniger auf Verkehrsmittel, sondern auf touristischen Funktion und hohen Werbeeffekten
Einwegfahrten mit dem Mietboot in Kombination mit dem Rad für Hin- oder Rückfahrt zwischen Finowkanal und Marina Oderberg sowie Marina Liebenwalde	Hoch	Privat	2014	Betrifft Kanu ebenso wie Elektro-Hausboote.
Erstellung eines Revier-Wassertourismushandbuchs mit allen wichtigen Informationen zum Revier. Das Buch richtet sich <u>nicht</u> an Urlauber, sondern an die Mitarbeiter der Tourismusinformationen und Anbieter, um deren Auskunftsfähigkeit zu optimieren.	Mittel	KAG	2015	Inhalte: Grundlagenwissen zu Booten, Beschreibung der Gewässer – Befahrungshinweise, rechtliche Aspekte Führerschein/Charterchein usw., Anlegemöglichkeiten (was und wo?)
Installierung eines Fachbeirats zum Wassertourismus mit den (wasser-)touristischen Anbietern im Revier zur regelmäßigen Abstimmung.	Mittel	KAG (FBG)	2014	Wichtig um kommunale Planungen und Vorstellungen mit den Praktikern abzustimmen (Vermeidung von Fehlplanungen).



Maßnahme	Priorität	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
Durchführung eines jährlichen Offenen Forums zum Finowkanal. Ziel der Veranstaltung ist die Herstellung einer kontinuierlichen Transparenz im Hinblick auf die Entwicklungsstände und Planungen am Finowkanal.	Mittel	KAG (FBG)	2014	Teilnehmerkreis Kommunalvertreter, relevante Ämter und Institutionen, Anbieter, Vereine, interessierte Privatpersonen
Überarbeitung des Flyers „Wasserwandern auf Finowkanal“. Kompaktere Darstellung der Anlegestellen und Schleusen, dafür unbedingt touristische Informationen zu Landgängen (was kann wo besichtigt werden?). Auch eine Optimierung der Karte (gestalterisch und inhaltlich) ist empfehlenswert.	Mittel	KAG und WITO	2014	Die aktuelle Fassung ist zu infrastrukturelastig und damit wenig werbewirksam. Es wird nicht deutlich, welche interessanten Landziele es gibt.
Einbindung der Tourenvorschläge in die wassertouristischen Marktauftritte der WITO und der TMB (Internetseiten und Broschüren).	Hoch	KAG	2014	Jeweils eine Leittour Motorboot und Kanu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rundtour Motorboot Finowkanal – Oderberg – Schiffshebewerk – Werbellinsee – Finowkanal</li> <li>• Kanutour Finowkanal – Oderberg mit Verlängerungsoption Bad Freienwalde</li> </ul>



## 6. Handlungsprogramm Nationalparkregion Unteres Odertal

Schlüsselprojekte:

- Aufbau einer nutzergerechten wassertouristischen Infrastruktur
- Entwicklung und Vermarktung eines grenzüberschreitenden, kanutouristischen Rundtouristenkonzepts

### 6.1 Schlüsselprojekt Infrastrukturausbau

#### **Ausgangssituation – Projekthintergrund**

Damit die angestrebten wassertouristischen Ziele erreicht werden können, bedarf es eines weiteren Ausbaus der Infrastruktur sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht mit dem Ziel einer nutzergerechten wasserseitigen Erschließung (Anlege- und Liegeplatzsituation) aller Anrainerorte entlang der HoFrieWa sowie Ost- und Westoder sowohl für Kanuten und motorisierte Wasserwanderer. Zu entwickeln ist ein Infrastrukturnetz, das sich an dem Distanzverhalten, den Qualitätsanforderungen der Bootsfahrer und den touristischen Attraktionspotenziale der Anrainerorte orientiert. Das bedeutet, dass der Maßstab für Qualität und Dimensionierung der wasserseitigen Infrastrukturerschließung in Anrainerorten mit sehr hohem Attraktionspotenzial für Landgang (v. a. Schwedt, Criewen, Stolpe) höher anzusetzen ist, als in Anrainerorten mit einem geringeren touristischen Landgangpotenzial. Kanuten sollten aufgrund ihres im Vergleich zu motorisierten Wasserwanderern deutlich kürzeren Distanzverhaltens und der eingeschränkten Bewegungsfreiheit auf den Booten möglichst nach etwa einer bis max. 1,5 Stunden Fahrzeit (je nach individueller Leistungsfähigkeit ohne Strömung 5 bis max. 10 km) eine Anlegemöglichkeit vorfinden.<sup>12</sup> Bei der Infrastrukturausstattung für Kanuten ist nicht nur auf Tages-, sondern auch auf Mehrtagestouren, d. h. auf ausreichend Übernachtungsmöglichkeiten entlang der Gewässer zu achten. Dies betrifft alle Standorte mit Start-Zielfunktion für Rundtouren (v. a. Mecherin, Gartz und Schwedt) sowie ein bis zwei weitere dafür geeignete Standorte entlang der HoFrieWa (v. a. Stolzenhagen aufgrund des vorhandene Wohnmobilstellplatzes und Stolpe). Mit Blick auf die wassertouristisch besonders nachgefragten grenzüberschreitenden

.....  
<sup>12</sup> Empfehlungen Grundlagenuntersuchung zum Kanutourismus Bundesvereinigung Kanutouristik



Rundtouren (v. a. Kanu aber auch Motorboot) bedarf es einer entsprechenden Infrastrukturausstattung auch auf polnischer Seite.

### Infrastrukturanlagen für motorisierte Wasserwanderer

- **Sportboothäfen/Wasserwanderrastplätze** als Pausen- und Übernachtungsstandorte in erster Linie für motorisierte Sportboote ( Mitberücksichtigung einer geeigneten Anlegesituation für Kanus) möglichst mit folgenden Ausstattungsmerkmalen<sup>13</sup>: mindestens zwei Gastliegeplätze, vom Wasser aus erkennbare Anlegesituation mit einem Gelbe Welle-Schild, Infotafel oder Schaukasten mit Informationen zum touristischen Umfeld, Strom- und Wasserversorgung, WC-Anlage, Abfallbehälter, angenehme Rastsituation – hohe Aufenthaltsqualität (bei Sportboothafen deutliche Kommunikation eines Ansprechpartners und Sicherheitsausrüstung).
- Ergänzende **Sportbootsanlegestellen** ohne Service-Ausstattungsmerkmale, aber mit nutzergerechten Anlegesituation (Steganlage mit Festmachern), Gelbe Welle-Schild, Infotafel oder Schaukasten.

### Infrastrukturanlagen Kanuten

- **Biwakplätze** für einfaches Übernachten mit dem Zelt (als solitäre Anlage aber auch als Bestandteil eines Campingplatzes oder Sportboothafens möglich). Ein Biwakplatz sollte in der Regel auch eine Pausenfunktion erfüllen (Kanurastplatz).
- **Kanurastplätze** als Pausenplätze nur für Kanuten mit attraktiver Rastsituation (Sitzgarnituren: Tisch und Bänke, idealerweise auch Überdachung als Regenschutz).
- **Kanueinstiegs- und ausstiegstellen** zum Einbringen der Kanus ins Wasser. Voraussetzung landseitige Erreichbarkeit des Standortes für Pkw und Hänger und nahe Parkmöglichkeit.

Lt. Bundesinitiative Qualität im Wassertourismus sollten für alle drei Kanuanlagen folgende Mindestkriterien erfüllt sein: nutzergerechte Anlegesituation (Schwimmsteg, Kanutreppe, Rampe, flache Böschung), wasserseitige Ausschilderung/Kennzeichnung, Infotafel/Schaukasten mit Infos zum Gewässer und zum touristischen Umfeld, WC am oder nahe Standort (fußläufige Erreichbarkeit) nicht notwendigerweise eigene WC-Anlage, sondern auch Gaststätte möglich, wünschenswert Abfallbehälter.

<sup>13</sup> Mindestqualitätskriterien für Wassersportanlagen lt. Bundesinitiative Qualität im Wassertourismus



Bei der Realisierung der wassertouristischen Infrastruktur ist auf möglichst hohe Synergien in der Investition und Betreuung zu achten. Das bedeutet möglichst eine kombinierte Nutzung durch Kanuten und motorisierte Wasserwanderer an Standorten mit Relevanz für beide Zielgruppen und evtl. auch eine parallele Nutzung mit Radfahren (Radler Oder-Neiße-Radweg). Grundsätzlich sind die Gemeinden für die Infrastrukturinvestition zuständig, da sich diese aus privatwirtschaftlicher Sicht wirtschaftlich nicht darstellen lassen. Idealerweise sollten Standorte ausgewählt werden, an denen bereits eine touristische oder wassersportliche Nutzung stattfindet, um so eine Betreuung durch touristische Anbieter oder Vereine erreichen zu können. In idealer Weise sind die genannten Punkte im Wassersportzentrum Schwedt berücksichtigt.

### Maßnahmenvorschläge Infrastrukturqualifizierung

●●● sehr hohe Priorität, ● geringere Priorität

Anrainer-gemeinde	Infrastrukturmaßnahme	Priori-tät	Bemerkungen
Hohensaaten Km 92	Errichtung einer Sportbootanlege-stelle (idealerweise WWR) für moto-risierte Boote und Kanus in der Orts-lage (möglichst am oder nahe Boll-werk) und nördlich der HoFrieWa-Schleuse. Wenn Ankunft außerhalb der Schleusenzeiten, haben Boots-fahrer derzeit dort keine Chance an Land zu kommen.	●●●	Hohensaaten hat eine wichtige Scharnierfunktion für den Sport-bootverkehr und ist auch als Landgangziel (Gastronomie) inte-ressant. Der private Sportbootha-fen außerhalb der Ortslage ist wenn überhaupt nur als Über-nachtungsstandort relevant.
	Schaffung einer Umtragemöglichkeit für Kanuten zwischen Stromoder und HoFrieWa nördlich der Schleusen mit nutzergerechten Ein- und Aus-stiegssituation.	●●	v. a. für Kanuten, die die große Rundtour machen (HoFrieWa und Osteroder, Schwedter Quer-fahrt), zur Vermeidung von zwei Schleusungen.
	Ausweisung offiziellen Ein- und Aus-stiegsstelle für Kanuten an der HoFrieWa nördlich Schleuse (Ver-meidung Schleusung)	●●	Wenn vernünftige Einstiegssitua-tion für Kanuten in der Ortslage geschaffen wird verzichtbar.
Lunow km 99	Errichtung eines Bootsanlegers für motorisierte Sportboote und Kanus am oder nahe Bollwerk.	●●	Insbesondere für Kanuten auf-grund der Distanz zu Hohensaaten wichtig.
Stolzenhagen	Optimalvariante: Qualifizierung des	●●	Sollte eine Umsetzung der



Anrainer-gemeinde	Infrastrukturmaßnahme	Priori-tät	Bemerkungen
km 102	vorhandenen Hafens zum WWR. Das bedeutet Modernisierung der veralteten Steganlagen, Wasser- und Stromversorgung, Sanitäranlagen. Ein solcher Ausbau ist vermutlich wirtschaftlich nicht darstellbar. Die beste Lösung wäre daher eine gemeinsame Betreuung des Hafens und des Wohnmobilstellplatz (Kosten-Nutzensynergien).		Optimalvariante nicht möglich sein, ist mindestens eine Anlegesituation für motorisierte Sportboote im Uferbereich Wohnmobilstellplatzes zu schaffen.
	Ausweisung eines Biwakplatzes am Wohnmobilstellplatz (ggf. auch am Sportboothafen), wünschenswert Nutzung auch als Rastplatz und Kanueinstiegstelle.	●●●	Schaffung einer Anlegesituation für Kanuten am Wohnmobilstellplatz. Zeitnahe Abstimmung mit Betreiber Wohnmobilstellplatz erforderlich.
Stolpe km 105	Errichtung/Ausweisung eines WWR für motorisierte Wasserwanderer und Kanuten vor der Brücke. Vorhandene Spiel- und Rasenfläche bietet hohes Attraktionspotenzial für eine Rast (ruhige Lage, fußläufige Entfernung zum Ortszentrum, Bank-Tischkombination vorhanden). Ausweisung einer Fläche als Biwakplatz mit Einstiegsstelle (evtl. Fläche Einmündung Mühlenfließ). Aufstellung einer Komposttoilette (Synergien auch für nahen Wohnmobilstellplatz).	●●●	Stolpe bietet ein sehr hohes touristisches Attraktionspotenzial auch für Wasserwanderer. Der vorhandene Schwimmsteg ist nur bedingt nutzergerecht sowohl in Bezug auf Qualität als auch hinsichtlich der Liegeplatzkapazitäten.
Stützkow Km 110	Qualifizierung des Sportbootanlegers idealerweise Ersetzung durch modernen Schwimmsteg.	●	Vorhandener Schwimmsteg entspricht qualitativ nicht den Nutzeranforderungen.
	Schaffung einer kanugerechten Anlege- und möglichst auch Rastsituation (wichtig in Anbetracht der Distanzen	●●	Entweder in Verbindung mit neuem Anleger für motorisierte Sportboote oder gesondert nur für





Anrainer-gemeinde	Infrastrukturmaßnahme	Priori-tät	Bemerkungen
	jeweils ca. 5 km nach Stolpe und Criewen).		Kanus im Bereich der Ausbuchtung (mindestens Ein- und Ausstiegssituation mit flacher Uferböschung und sandigem Untergrund)
Criewen Km 114	Umsetzung der Anlegerplanungen für Sportboot- und Fahrgastschiffe und Kanus	●●●	Durch das Nationalparkbesucherzentrum mit Schloss und Park ist Criewen ein touristischer Leuchtturm der Nationalparkregion, die wasserseitige Erschließung für alle Bootstypen deshalb von höchster Priorität.
Zützen Km 116	Qualifizierung des Sportbootanlegers in längerfristiger Perspektive.	●	Aufgrund der abseitigen Lage von der HoFrieWa und der kurzen Entfernung von/nach Criewen ist der Ort für Bootsfahrer von untergeordneter Bedeutung.
Schwedt Km 121	Fertigstellung Planungskonzept für Wassersportzentrum auch hinsichtlich der landseitigen Nachfragepotenziale (Radtouristen, Wohnmobile). Ergänzend zu den aktuellen Planungen sollte die Errichtung einer Bootstankstelle geprüft werden (derzeit keine Bootstankstelle entlang Oder-Havel-Kanal und HoFrieWa).	●●●	Das Wassersportzentrum ist ein wassertouristisches Aushängeschild für das Revier und der einzige Standort mit hohem Attraktivitätspotenzial v. a. für motorisierte Wasserwanderer, die etwas länger an einem Standort verweilen möchten (Standort selbst und touristische Umfeld).
	Schaffung einer Anlegesituation für Kanuten am Bollwerk.	●●	Aufgrund der gastronomischen Angebote und Innenstadtlage wäre zusätzlich auch die wasserseitige Erschließung des Fischerstandortes für Kanuten und motorisierte Wasserwanderer wünschenswert (derzeit nicht oder nur schlecht möglich).
Gatow	Schaffung einer einfachen Ein- und	●●	Aufgrund der Entfernung zu



Anrainer-gemeinde	Infrastrukturmaßnahme	Priori-tät	Bemerkungen
Km 128	Ausstiegssituation für Kanuten (wünschenswert mit Rastplatzfunktion).		Schwedt (ca. 7 km/ca. 80 Minuten Fahrzeit) sollte dort zumindest die Möglichkeit einer kurzen Pause geschaffen werden.
Teerofenbrücke Km 131	Offizielle Ausweisung eines Biwak- und Rastplatzes (nur für Kanuten).	●●●	Standort Wildnisschule bietet bereits alle Infrastruktur- und Servicevoraussetzungen für eine Nutzung als Biwak- und Rastplatz. Abstimmung mit Träger der Wildnisschule Verein Freunde Nationalpark.
Friedrichsthal Km 134	Schaffung einer einfachen Ein- Ausstiegssituation für Kanuten ohne Steg im Bereich der kleinen Ausbuchtung (flacher Einstieg).	●●	Wichtig im Hinblick auf die vergleichsweise weite Distanz zur nächsten Ausstiegsmöglichkeit in Gartz (ca. 9 km)
Gartz Westoder Km 8	Ausweisung/Errichtung Kanurast- und Biwakplatz sowie Kanueinstiegsstelle. Als Entwicklungsflächen kommen in Frage die Wiesefläche nördlich des Sportboothafens hinter dem Kiosk oder die Grünfläche südlich vom Sportplatz. Letztere hat den Vorteil einer ruhigen Lage ohne störenden Passantenverkehr wie am Kiosk. Nachteil ist die Entfernung zu den Serviceeinrichtungen des Hafens, aber vielleicht gibt es eine Möglichkeit, die Sanitäranlage des Sportplatzes für Kanuten zugänglich zu machen.	●●●	Gartz ist neben Mescherin der wichtigste Ausgangspunkt für Rundtouren im Zwischenstromland. Eine qualitativ gute Infrastrukturausstattung mit allen Funktionen (Rast, Übernachtung, Kanueinstieg) ist deshalb zwingend erforderlich.
Mescherin Westoder Km 14	Ausweisung Kanurast- und Biwakplatz sowie Kanueinstiegsstelle im südlichen Ortsteil am Altarm. Mit dem dort bereits vorhandenen Zeltplatz und dem Gastronomiebetrieb gibt es bereits eine hervorragende	●●●	Mescherin hat wie auch Gartz eine Schlüsselfunktion als Start- und Etappenziel für die Entwicklung und Vermarktung der Rundtouren.



Anrainer-gemeinde	Infrastrukturmaßnahme	Priori-tät	Bemerkungen
	Grundlage zum Biwakieren und Ras-ten. Die Gewässerausbuchtung bietet im nördlichen Bereich auch bei un-terschiedlichen Wasserständen gute Bedingungen als Einsatzpunkt. Ein Parkplatz befindet sich in unmittel-barer Nähe.		
	Am Sportbootanleger/Schwimmsteg an der Westoder müssen zum einen die scharfen Kanten beseitigt werden, so dass motorisierte Boote dort ge-fahrlos anlegen können. Zum ande-ren sollte im uferzugewandten Be-reich des Stegs eine auch für Kanuten geeignete Anlegesituation geschaffen werden (niedriger Ein-/Ausstieg).	●●●	Aufgrund der langgestreckten Siedlungsstruktur sollte auch die zentrale Ortslage an der Westoder mit mehreren gastronomischen Einrichtungen für Kanuten und motorisierte Wasserwanderer wasserseitig gut erschlossen sein.
Ostoder Polen	Schaffung Anlege- und Rastsituation in allen Anrainergemeinden entlang der Ostoder	●●●	Besonders wichtig in Gryfino und Wieduchowa als die beiden wich-tigsten Start-/Etappenziele der Rundtouren Zwischenstromland



### 6.1.1 Schlüsselprojekt Entwicklung und Vermarktung grenzüberschreitenden Kanurundtouren

#### Projekthintergrund

Wie in der Potenzialanalyse herausgearbeitet wurde, begründen sich die kanutouristischen Entwicklungspotenziale vor allem mit der hohen Attraktivität durch mehrere Rundtourenmöglichkeiten. Der Entwicklung und Vermarktung von Rundtouren kommt vor diesem Hintergrund eine Schlüsselrolle für die Profilierung der Nationalparkregion als Kanurevier auch für individuelle Touren zu. Da aufgrund der deutschen Nationalparkgesetzgebung die Kernzone des Nationalparks für Individualkanuten auch künftig verschlossen bleiben wird, bedarf es einer grenzüberschreitenden Routenkonzepts unter Einbeziehung der bereits schiffbaren Querfahrten (Schwedter Querfahrt und Überfahrt HoFrieWa-Ostoder-Hohensaaten) und des polnischen Zwischenstromlandes von der Westoder bis Klützer Querfahrt.

#### Projektbeschreibung

Das Projekt funktioniert nur im engen Zusammenspiel zwischen deutschen und polnischen Anrainergemeinden sowohl hinsichtlich einer beidseitig vergleichbaren und vermarktungsfähigen Infrastrukturausstattung als auch eine grenzüberschreitende Vermarktung. Das bedeutet die Verpflichtung für eine wasserseitige Erschließung aller Anrainerorte für Kanuten mit Kanurastplätzen und mit Biwakplätzen an allen Standorten mit Übernachtungsfunktion (Start-Zielpunkte für Rundtouren oder Etappenziele im Rahmen mehrtägiger Rundtouren). Auf deutscher Seite sind dies in erster Linie die drei Gemeinden Schwedt, Gartz und Mecherin. Ausgehend von diesen drei Orten ergeben sich u. a. folgende Rundtourenmöglichkeiten:

- Start Mescherin über Westoder – Gartzter Querfahrt – Ostoder – Verbindung Gryfino – Mescherin ca. 20 km (Verlängerung über Westoder bis Einmündung Ostoder gut 30 km)
- Start Mescherin Querverbindung Gryfino – Verbindung Zwischenstromland nördlich der Bundesstraße – Westoder – Staffelde – Mescherin (Streckenlänge ist abhängig von der derzeit unklaren Streckenführung)
- Start Gartz über Westoder – Ostoder – Gartzter Querfahrt ca. 20 km
- Start Gartz über Gartzter Querfahrt - Ostoder – Querverbindung Gryfino bis Mescherin – Westoder ca. 20 km
- Start Schwedt über Querfahrt – Ostoder – Westoder – HoFrieWa ca. 27 km (als Mehrtagesfahrt weiter über Gryfino und Mescherin)



- Start Schwedt über HoFrieWa – Ostoder – Schwedter Querfahrt ca. 65 km (Zwei- oder Dreitagestour)

Durch die Kombination untereinander lassen sich weitere Mehrtages-Rundtouren bilden. Hinzu kommen weitere Rundtourenmöglichkeiten ausschließlich auf polnischem Territorium zwischen Ostoder und Westoder nördlich einer Linie Mescherin – Gryfino.

Eine zentrale Verbindungsfunktion hat die Westoder, die bei Km 704 von der Ostoder abzweigt. Derzeit verhindert ein Wehr die Überfahrt zur Westoder. Hier ist eine für Kanuten ungefährliche Querung zu ermöglichen entweder in Form einer Kanurutsche o. ä. oder der Schaffung einer nutzergerechten Ein- und Ausstiegssituation auf beiden Seiten des Wehrs mit Umtragungsmöglichkeit. Letzteres müsste auf polnischer Seite erfolgen, da eine landseitige Passierbarkeit auf deutscher Seite aufgrund des Naturschutzstatus vermutlich nicht genehmigungsfähig sein dürfte. Auch für alle anderen Wehre im Zwischenstromland gilt, dass deren gefahrlose wasser- oder landseitige Passierbarkeit hergestellt werden muss.

Bei der konkreten Ausarbeitung der Tourenverläufe im Zwischenstromland sind folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- **Keine parallele Befahrung durch Motorboote.** Dies würde die Attraktivität für Kanuten deutlich verschlechtern und damit die kanutouristischen Vermarktungspotenziale zumindest für deutsche Kanuten<sup>14</sup> erheblich schwächen.
- **Möglichst hohe Naturverträglichkeit**, d. h. die Befahrung besonders sensibler Gewässerarme sollte vermieden werden (ggf. Absperrungen durch Bojennetz erforderlich).
- **Lückenlose zweisprachige Ausschilderung** zur gezielten Lenkung der Kanuten (zur Orientierung und zum Schutz der Natur). Gerade im Zwischenstromland mit seinen vielen verwirrenden Abzweigungen und Seitenarmen kommt der Ausschilderung eine zentrale Bedeutung zu.
- **Begrenzung des Infrastrukturausbaus** innerhalb des Zwischenstromlandes auf das für eine gefahrlose Befahrung notwendige Mindestmaß v. a. Passierbarkeit der Wehre. Übernachtungen und ausgiebige Pausen sollten aus wirtschaftlichen Gründen (Ausgaben der Kanuten, Vermeidung Unterhaltungskosten) und zum Schutz der Natur in den Anrainerorten stattfinden.

<sup>14</sup> Lt. Grundlagenstudie zum Kanutourismus sind motorbootfreie Gewässer für Kanuten ein besonders wichtiges Qualitätsmerkmal



## **Projektumsetzung**

Eine Projektrealisierung ist über eine INTERREG-Förderung für die nächste Förderperiode anzustreben. Da seitens der Tourismusverbände TMU (Uckermark), WITO (Barnimer Land) und Vorpommern bereits ein Projekt unter dem Arbeitstitel „Aktivlandschaft zwischen Ostsee, Stettin und Berlin“ in der Vorbereitung ist, bietet es sich an, sich mit dem Kanuprojekt als in sich abgeschlossenes Teilprojekt dort zu integrieren.

**Phase 1:** Erstellung eines grenzüberschreitenden Handlungskonzepts als konzeptionelle Planungsgrundlage für den weiteren Umsetzungsprozess:

- konkrete Ausarbeitung der Tourenverläufe in Abstimmung mit Naturschutz und Anbietern
- umfassende Darstellung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen (was ist in welcher Form wo notwendig?)
- Erarbeitung eines Beschilderungskonzepts (Festlegung Systematik, Ziele, Beschilderungsstandorte)
- Ausarbeitung von Vorschlägen für die künftige Vermarktung der Rundtouren (Quellmärkte, Zielgruppen, Marketinginstrumente)
- Festlegung der Verantwortlichkeiten/Zuständigkeiten im Hinblick auf die Zusammenarbeit, Infrastrukturbetriebung und Vermarktung

**Phase 2:** Umsetzungsplanung und Realisierung

- Umsetzungsplanungen zu den einzelnen Infrastrukturmaßnahmen
- Durchführung der umsetzungsrelevanten Genehmigungsverfahren
- Bauliche Umsetzung der Infrastruktur und der Beschilderung

**Phase 3:** Implementierung einer dauerhaften Marktauftritts zur Vermarktung der Routenvorschläge

- Herstellung eines Printproduktes
- Kommunikation über Internet und als App



## 6.2 Weitere Maßnahmen

●●●sehr hohe Priorität, ● geringere Priorität

Maßnahme	Priorität	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
Aufstellen einheitlicher wassertouristischer Infotafeln an allen wassertouristischen Empfangsräumen entlang der HoFrieWa, West- und Westoder (Sportboothäfen, WWR und Kanurastplätze, Kanueinstiegsstellen). Kosten je Infotafel abhängig vom Material zwischen 1.500 und 2.000 Euro.	●●●	Gemeinden	2015	Wichtig Zweisprachigkeit. Inhalte/Module: touristischen Infos zum Revier und zum jeweiligen Standortumfeld sowie zu den Gewässern und zur Flora und Fauna (Übersichtskarte Revier, Karte Standortumfeld und Übersicht Oder-Berlin-Umfahrt). Finanzierung über INTERREG prüfen.
Konsequente Kennzeichnung aller wassertouristisch relevanten Wassersportanlagen auf deutscher und polnischer Seite mit einem Gelbe Welle-Schild. Die Gelbe Welle ist bundesweit das favorisierte wassertouristische Informationssystem, das Bootsurlaubern signalisiert, dass sie in der Anlage Willkommen sind.	●●●	Standortbetreiber in Kooperation mit TV	2015	Sinnvollerweise als Sammelstellung beim Lizenzgeber dem Deutschen Tourismusverband. Kosten je Schild bei Gewässerbreite zwischen 20 und 60 Meter ca. 400 Euro, über 60 Meter ca. 500 Euro.
Für Bootsfahrer erkennbare Begrüßungstafeln des Nationalparks an den jeweiligen gewässerseitigen Nationalparkgrenzen mit Hinweisen zu einem naturverträglichen Verhalten.	●●●	Nationalpark	2014/15	Anlegen nur an den dafür vorgesehenen Standorten, kein wildes Biwakieren usw.
Ansiedlung eines motorisierten Bootsverleih-Charterangebots (Charterstation) auf deutscher Seite für Mehrtagesfahrten im Revier (evtl. mit polnischen Partner). Aufgrund der aktuellen Nachfragesituation wirtschaftliche Basis dafür erst mittel- bis langfristig zu vermuten.	●●	Privat	mittelfristig	Günstige Standortbedingungen (landseitige Erschließung, Servicemerkmale) bietet Wassersportzentrum Schwedt.



Maßnahme	Priorität	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
Entwicklung/Durchführung eines Programms an geführten Kanutouren nach Polen (v. a. Rundtour Mescherin–Gartz–Gryfino).	●●	Anbieter in Kooperation mit TV	2014	Wichtig vor allem um Ängste – mentale Barrieren bei deutschen Gästen gegenüber Polen abzubauen.
Entwicklung eines jährlichen Programms an Themen- und Erlebnisfahrten mit dem Fahrgastschiff (evtl. auch mit polnischen Partners).	●	Anbieter in Kooperation mit TV	Abhängig vom Anbieter	Ausflugsfahrten mit touristischen Besichtigungsprogramm der polnischen Anrainerorte (und umgekehrt), auch in Kombination mit Radtouren
Erstellung eines zweisprachigen Revierhandbuchs mit allen wichtigen Informationen für einen Bootsurlaub im Revier. Das Handbuch richtet sich <u>nicht</u> an Urlauber, sondern an die Mitarbeiter der Tourismusinformationen und Anbieter, damit dies bei wassertouristischen Anfragen und Kontakt mit Bootsurlauber kompetent auskunftsfähig sind. Aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters ist dies von besonderer Bedeutung. Wichtig: regelmäßige Aktualisierung (Infrastrukturentwicklungen).	●●●	TV NP Unteres Oder-tal	2014	Inhalte: Grundlagenwissen zu Booten, Beschreibung der Gewässer, Befahrungshinweise, rechtliche Aspekte Führerschein-Charterchein usw. Anlegemöglichkeiten (wo können welche Boote anlegen, welche Service-merkmale sind dort vorhanden?)
Gemeinsame deutsch-polnische Exkursion der touristischen Informationsstellen, Tourismusverantwortlichen der Anrainergemeinden und wassertouristischen Anbieter	●●	TV NP Unteres Oder-tal	2015	Vermittlung eigener praktischer Gewässererfahrung in Ergänzung zum Handbuch und zum gegenseitigen Kennenlernen.
Durchführung einer jährlichen Abstimmungsrunde zum Wassertourismus im Revier (deutsche und polnische Seite) zur Information über Planungsstände und ggf. neue Entwicklungen sowie Abstimmung der Aktivitäten.	●●●	TV NP Unteres Oder-tal	Jährlich	Teilnehmerkreis Kommunalvertreter, relevante Ämter und Institutionen, Anbieter





Maßnahme	Priorität	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
Kontaktaufnahme und direkte Gespräche mit den interessierten Reedereien zur Erörterung einer stärkeren Integration der Stadt in die Programmgestaltung der Flusskreuzfahrten.	●●	Stadt Schwedt	Kontaktaufnahme 2013	Einbindung des Theaters
Umfassende und prominent platzierte Revierinformationen im Rahmen des Internetauftritts des TV Nationalparkregion Unteres Odertal unter einem Menpunkt „Wasserwandern im Revier“. Wichtig nicht nur die deutsche, sondern auch die polnische Seite berücksichtigen.	●●●	TV NP Unteres Odertal	2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interaktive Revierkarte</li> <li>• Revier-Gewässerinfos differenziert nach Kanu, Motorboot</li> <li>• Infrastruktur (wo, wer, wie anlegen, welche Service-merkmale)</li> <li>• Angebote: geführte Kanutouren, Charter- und Verleihangebote, Verkehre Fahrgastschiffahrt</li> <li>• Rundtourenvorschläge differenziert nach Motor und Kanu</li> <li>• Landgang: Beschreibung der Anrainerkommunen mit Hauptsehenswürdigkeiten, Freizeitangeboten usw.</li> </ul>
Einbindung der Rundtourenvorschläge in die wassertouristischen Marktauftritte von TMU und TMB (Internetseiten und Broschüren)	●●●	TV NP Unteres Odertal	2014	<p>Jeweils eine Leittour Motorboot und Kanu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Motorboot „8-Tour“ HoFrieWa–Schwedter Querfahrt–Ostoder–Stettin–Westoder–Schwedter Querfahrt–Ostoder</li> <li>• Kanu: perspektivisch Mescherin–Gartz–Gryfino (erst wenn individuelle Befahrung möglich).</li> </ul>