

ENDBERICHT

Umsetzungskonzept zur wassertouristischen Entwicklung der Region Finowkanal

Zweckverband Region Finowkanal



Umsetzungskonzept zur wassertouristischen Entwicklung der Region Finowkanal

Endbericht für den Zweckverband Region Finowkanal

Projektgesamtkoordination:

Zweckverband Region Finowkanal, Dr. Adolf Maria Kopp



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Landwirtschaftsfonds
für die Entwicklung des
ländlichen Raums



Dieses Projekt wird gefördert durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des Ländlichen Raumes und das Land Brandenburg.

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Projektleiter	Klaus Klöppel
Mitwirkende	Oliver Geier Heike Helmers Antje Merschel Volkmar Wagner
Gestaltung	Klaus Klöppel

Berlin, den 31.05.2023

BILDNACHWEIS | Titelbild: Langer Trödel in Zerpenschleuse, Klaus Klöppel

Inhaltsverzeichnis

1.	Projektziele und Ablauf	5
2.	Betrachtetes Gebiet	6
3.	Analyse des Angebots	7
3.1	Entwicklungsziele der Kommunen	7
3.2	Vorhandene touristische Infrastruktur und Angebote.....	9
3.2.1	Wassertouristische Infrastruktur	9
3.2.1.1	Motorisierte Sportboote	9
3.2.1.2	Muskelbetriebene Sportboote	16
3.2.2	Touristische Angebote auf dem Wasser	25
3.2.3	Anlagen an Rad- und Fußwegen.....	30
3.2.4	Umfeldgestaltung.....	34
3.2.5	Übernachtungsangebote	34
3.2.6	Gastronomische und Versorgungs-Angebote	37
3.2.7	Touristischer Standort Schiffshebewerke Niederfinow.....	38
3.3	Erreichbarkeit der Wasserstraße und der Schleusen	39
3.3.1	Stadthafen Liebenwalde (Kat. I).....	40
3.3.2	Zerpenschleuse (Kat. II).....	40
3.3.3	Schleuse Ruhlsdorf (Kat. III)	42
3.3.4	Schleuse Leesenbrück (Kat. III)	43
3.3.5	Schleuse Grafenbrück (Kat. III).....	43
3.3.6	Schleuse und Wasserwanderrastplatz Schöpfungurth (Kat. I)	44
3.3.7	Wasserwanderrastplatz Messingwerkhafen (Kat. II)	45
3.3.8	Schleuse Heegermühle (Kat. III).....	46
3.3.9	Schleuse Wolfswinkel (Kat. III)	46
3.3.10	Schleuse Drahthammer (Kat. II).....	47
3.3.11	Schleuse Kupferhammer (Kat. III)	47
3.3.12	Anlegestelle Finowkanal-Park (Kat. II)	48
3.3.13	Anleger Stadtpromenade (Kat. II)	49
3.3.14	Stadtschleuse Eberswalde (Kat. I).....	49
3.3.15	Marina Park Eberswalde (Kat. I).....	50
3.3.16	Schleuse Ragöse (Kat. III)	51
3.3.17	Schleuse Stecher (Kat. III)	51
3.3.18	Schleuse Liepe / Schiffhebewerke (-).....	52
3.3.19	Anlegestelle Bollwerk Oderberg (Kat. II).....	53
3.3.20	Marina Oderberg (Kat. II).....	53
3.3.21	Bewertung der touristischen Nutzbarkeit des ÖV-Angebots	54
4.	Touristische Infrastruktur- und Angebotsentwicklung.....	56
4.1	Touristische Entwicklungsziele für die Region Finowkanal	56
4.2	Infrastruktur und Angebote für muskelbetriebene Boote	58
4.2.1	Umtragungsmöglichkeiten an den Schleusen.....	58
4.2.2	Weitere Ein- und Ausstiegsstellen, Anleger und Übernachtungsmöglichkeiten.....	59

4.2.3	Verknüpfung von Region Finowkanal und Oderbruch	63
4.2.4	Angebotsentwicklung für muskelbetriebene Boote	64
4.3	Infrastruktur und Angebote für Motorboote	69
4.3.1	Neue Liegeplätze und Slipanlagen sowie weitere Infrastruktur	70
4.3.2	Angebote für den Motorboot-Tourismus	72
4.4	Infrastruktur und Angebote für die Fahrgastschiffahrt	73
4.5	Erlebarmachen von Traditionen und Kulturgeschichte	77
4.6	Weitere Angebotsentwicklung entlang der Wasserstraße	80
4.7	Elektromobilität auf dem Wasser	81
4.8	Verbesserung der Erreichbarkeit mit MIV und ÖV sowie Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte	83
4.9	Entwicklung der Treidelwege, Übergänge für Radfahrende und Fußgänger:innen, radtouristische Verbesserungen	87
4.10	Unterkünfte und Gastronomie im Umfeld der Wasserstraße	91
4.11	Wohnen auf dem Wasser	93
4.12	Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutz	95
4.13	Finanzierung und Förderung investiver Maßnahmen	96
5.	Kommunikation und Marketing	98
5.1	Informations- und Beschilderungssystem	98
5.2	Ansätze zur Vermarktung der Region Finowkanal	103
5.3	Organisationsstrukturen zur Angebotsentwicklung und- vermarktung	104
5.4	Erwirtschaftung von Einnahmen zur Angebotsverbesserung und- vermarktung	107
6.	Maßnahmen	110
6.1	Maßnahmen zur Entwicklung der Infrastruktur am Wasser und im Schleusenumfeld	110
6.2	Maßnahmen zur Entwicklung der landseitigen Infrastruktur	124
6.3	Maßnahmen zur weiteren Angebotsentwicklung auf dem Wasser	130
6.4	Maßnahmen im Bereich der Organisation und Vermarktung	133
7.	Anlagen	137

1. Projektziele und Ablauf

Der Zweckverband Region Finowkanal (ZRF) gab ein Umsetzungskonzept in Auftrag, um konkrete Vernetzungs- und Infrastrukturmaßnahmen zur wassertouristischen Entwicklung im Verbandsgebiet – sprich auf der Wasserstraße zwischen Liebenwalde und Bad Freienwalde – erarbeiten zu lassen. Ziel ist es, neben der Sanierung der Schleusen die (wasser-)touristische Attraktivität der Region Finowkanal zu steigern, mehr Erlebnisse und Anreize zum Landgang für die Nutzenden zu schaffen sowie die touristische Wertschöpfung vor Ort zu steigern.

Der Schwerpunkt des Umsetzungskonzepts liegt auf der Operationalisierung dieser Vernetzungs- und Infrastrukturmaßnahmen. Es werden nutzerfreundliche Verbundangebote im Rahmen der Regionalentwicklung entlang des Finowkanals aufgezeigt und strukturiert. Neben kommunalen Akteur:innen sollten auch verschiedene Interessen- und Nutzengruppen in die Erarbeitung des Konzepts eingebunden werden. Dieses wird als künftige Grundlage für Investitionsmaßnahmen dienen, die mit den Anrainerkommunen und weiteren Projektpartner:innen umgesetzt werden sollen.

Erklärtes Ziel ist es, bestehende Angebote sinnvoll zu ergänzen und so einen Mehrwert für den ländlichen Raum zu schaffen. Die Region Finowkanal soll so zum Erlebnisraum werden und die Quote der Landgänger:innen erhöht werden. Die Vernetzung soll durch multimodale Mobilitätsansätze mit entsprechenden Digitalisierungsoptionen flankiert werden.

Die Laufzeit des Projekts ist von Dezember 2022 bis Mai 2023. Entsprechend der Aufgabenbeschreibung hat das Bearbeitungsteam im ersten Schritt Gespräche mit kommunalen Akteur:innen aus allen Anliegerkommunen von Langem Trödel, Finowkanal und Alter Oder geführt, um Informationen zur Bedeutung der Wasserstraße für die jeweilige Kommune, die eigenen (wasser-)touristischen Entwicklungsziele und Perspektiven sowie bereits begonnene oder geplante Investitionen zusammenzutragen. Erste Gespräche fanden mit Amtsdirektoren, Bürgermeister:innen sowie weiteren Mitarbeitenden aus Fachabteilungen im Januar 2023 statt. Ein Gespräch mit dem Landrat schloss sich Ende März 2023 an. Im weiteren Projektverlauf wurden Einzelthemen und -maßnahmen in Gesprächen mit einzelnen Kommunen noch vertieft.

Im zweiten Schritt fanden nach Vor-Ort-Begehungen Gespräche mit verschiedenen Akteur:innen aus der Region statt, die in unterschiedlicher Weise für die Entwicklung von Angeboten auf dem Wasser und am Wasser relevant sind. Dazu gehörten wassertouristische Akteur:innen, die in der Region Finowkanal tätig sind oder tätig werden wollen (Kanu- und Bootsverleihe, Marinas, Fahrgastschiffahrt), Vertreter:innen von Vereinen (Flößerverein, Unser Finowkanal) aus dem Gastgewerbe sowie von anderen Institutionen (Betreiber-Gesellschaft Schiffshebewerke Niederfinow, WSA).

Ergänzend zu diesen Fachgesprächen wurde ein Online-Portal für den Zeitraum vom 15.2. bis 10.4.2023 freigeschaltet und über zahlreiche Kanäle beworben, um der interessierten Bevölkerung und Nutzenden der Wasserstraße die Gelegenheit zu geben, eigene Ideen und Vorschläge in einem Ideenmelder zu benennen und auf einer Karte zu verorten. Dieser

„Ideenmelder“ fand eine große Resonanz. Rund 70 Ideen wurden eingetragen, weitere Vorschläge und Hinweise gingen direkt an die Projektbearbeitenden.

Die Ergebnisse der Gespräche mit Kommunen, weiteren regionalen Akteur:innen und aus dem Ideenmelder flossen zusammen mit den Vor-Ort-Betrachtungen, der Auswertung von Sekundärmaterialien (vgl. Anhang) und den Ergebnissen von mehreren vertiefenden Gesprächen mit Vertretern des Zweckverbandes in diesen Abschlussbericht ein. Eine Übersicht über vorhandene Infrastruktur und Angebote, bereits im Entstehen befindliche neue Infrastruktur und Angebote sowie Ideen für eine weitere Angebots- und Infrastrukturverbesserung wurden zugleich in einen interaktiven Maßnahmenmanager eingestellt. Damit ist eine visuelle Gesamtdarstellung der Region mit ihren wassertouristischen Angeboten und Entwicklungspotenzialen möglich.

2. Betrachtetes Gebiet

Im Projektauftrag vorgegeben war die Betrachtung der gesamten Wasserstraße vom Langen Trödel, Finowkanal und Alter Oder zwischen Liebenwalde und Bad Freienwalde. Dabei sollten die Gebiete im Umkreis von etwa zwei Kilometern beiderseits der Wasserstraßen mitbetrachtet werden. In der Analyse, in den Gesprächen mit zahlreichen Akteur:innen und in Auswertung des Ideenmelders zeigte sich allerdings, dass eine Beschränkung auf dieses Gebiet aufgrund der schon vorhandenen vielfältigen Verflechtungen mit benachbarten Gebieten und deren möglicher Weiterentwicklung zu kurz greift. Deshalb wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber das Betrachtungsgebiet erweitert und es wurden die Verflechtungen in Richtung Werbellinkanal und Werbellinsee sowie in Richtung Wriezener Alter Oder und Oderbruch mitbetrachtet. Die folgende Darstellung zeigt den Beobachtungsbereich:

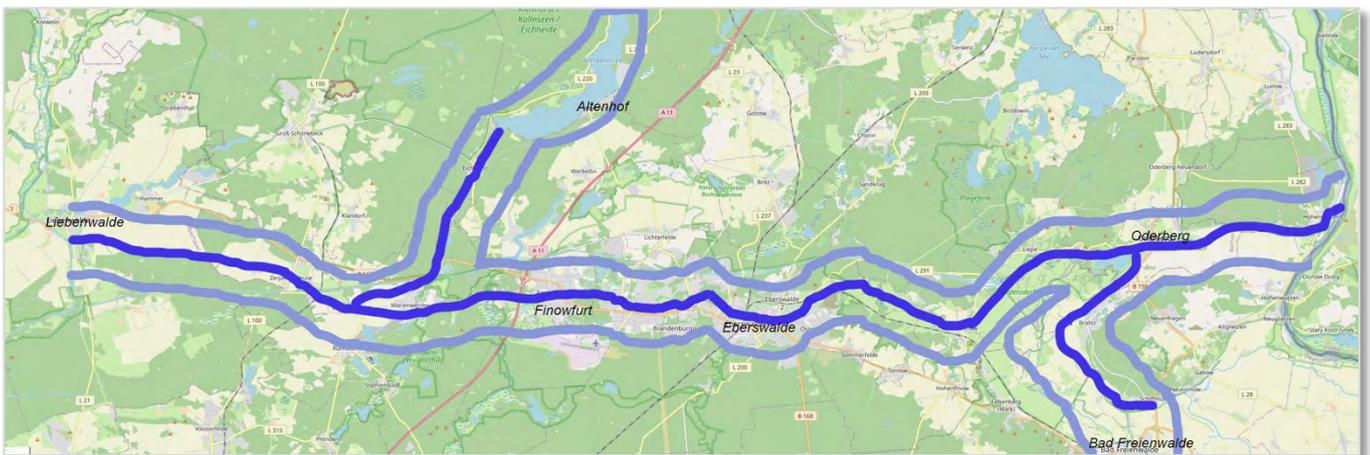


Abbildung 1: Betrachtungsgebiet Finowregion mit Werbellinsee und Wriezener Alter Oder. Karte: OpenStreetMap, Bearbeitung: team red

3. Analyse des Angebots

Im ersten Schritt wurde vom Projektteam untersucht, welche touristische sowie tourismusnahe Infrastruktur in der Region Finowkanal und welche Angebote für Freizeit und Tourismus auf dem Wasser oder am Wasser bereits vorhanden sind. Das umfasste auch die Erreichbarkeit relevanter Punkte am Wasser, insbesondere Schleusen, Anleger und Marinas. Zu den Ausgangsbedingungen für eine Entwicklung der Region Finowkanal gehört auch, der Stellenwert, den die Wasserstraße und ihr Umfeld für die einzelnen Kommunen hat.

3.1 Entwicklungsziele der Kommunen

Grundsätzlich sahen alle Gesprächspartner:innen eine hohe Bedeutung des Kanals für die touristische Entwicklung der eigenen Kommune. Sie haben die Erwartung, dass durch die Sanierung der Schleusen und den Erhalt der dauerhaften Schiffbarkeit sowohl Chancen für die Weiterentwicklung des touristischen Angebots vor Ort wie zur Erhöhung der Attraktivität und der Lebensqualität für heutige und künftige Bewohner:innen entstehen und möchten diese nutzen.

Problematisch stellt sich die Situation in Bad Freienwalde dar: Dort beauftragten Stadtverordnete die Verwaltung mit der Prüfung, unter welchen Bedingungen ein Austritt aus dem ZRF möglich ist. Einerseits sieht man die Möglichkeiten, die die Wasserstraße für den Tourismus- und Wohnstandort Bad Freienwalde bietet. Andererseits bedarf es aber einer besseren Anbindung von Bad Freienwalde an Finowkanal und Alte Oder, um diese Potenziale wirklich zu nutzen. Eine wasserseitige Verbindung zwischen Alter Oder und Stadtgebiet Bad Freienwalde ist im Moment nur sehr eingeschränkt für muskelbetriebene Boote vorhanden. In der weiteren Projektbearbeitung wurde diese Problematik behandelt.

Seitens der Gemeinden Wandlitz und Schorfheide wurde besonders darauf hingewiesen, dass andere touristische Angebote im Gemeindegebiet (Seen um Wandlitz / Werbellinsee) bereits stark frequentiert sind und wenig Entwicklungspotenzial bieten. Hingegen sieht man am Finowkanal noch ein Potenzial für die weitere touristische Entwicklung der Gemeinden. Die Gemeinde Schorfheide wies in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hin, dass eine Bedingung für den Beitritt zum ZRF war, nicht nur die Wasserstraße zu ertüchtigen, sondern auch die Entwicklung des Tourismus beiderseits des Kanals zu ermöglichen.

Dabei zeigte sich bei den Vertreter:innen der Kommunen ein ausgeprägtes Bewusstsein dafür, dass die touristische Entwicklung und Vermarktung der Region Finowkanal eine Zusammenarbeit über die Grenzen der Kommunen hinaus erfordert.

Wichtig aus Sicht der Kommunen ist es, dass die Infrastruktur und das touristische Angebot in der Region Finowkanal nicht nur den Gästen zur Verfügung stehen und zur regionalen Wertschöpfung beitragen, sondern auch die Lebensqualität der Bevölkerung vor Ort verbessern sollen. Das betrifft insbesondere die durch Querungen verbundenen Treidelpfade an beiden Ufern als Spazier- und Radrouten, die auch von der einheimischen Bevölkerung im Alltag oder der Freizeit genutzt werden. Die touristische Entwicklung der Region wird aber auch als Chance gesehen, für die örtliche Bevölkerung nutzbare Angebote im Bereich

von Nahversorgung, Gastronomie und öffentlichem Nahverkehr zu stabilisieren bzw. zu verbessern.

Seitens des Landkreises wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Zeit der Baumaßnahmen an den Schleusen zu nutzen, um auch die übrige (wasser-)touristische Infrastruktur zu ertüchtigen. So soll zum Abschluss der Sanierung ein attraktives Gesamtangebot bestehen. Hierzu bedürfe es verbindlicher Absprachen der beteiligten Kommunen, Behörden und privaten Unternehmen. Zugleich wurde betont, dass die Zeit der Bauarbeiten keinen Stillstand in der touristischen Entwicklung und Vermarktung bedeute. Viele Angebote auf dem Wasser und am Wasser könnten auch in dieser Zeit aufrechterhalten oder neu entwickelt werden.



Abbildung 2: Paddelnde auf dem Langen Trödel. Foto: Klaus Klöppel

3.2 Vorhandene touristische Infrastruktur und Angebote

In Gesprächen mit Akteur:innen aus Verwaltung und Tourismus sowie durch Vor-Ort-Betrachtungen wurden die bestehende Infrastruktur sowie die vorhandenen Angebote erfasst und in einem virtuellen Maßnahmenmanager verortet. Dabei wurden auch vorhandene Entwicklungskonzepte auf ihre Umsetzung überprüft. So entstand als Ergebnis eine Übersicht, die neben den vorhandenen Einrichtungen und Angeboten auch Lücken aufzeigt.

3.2.1 Wassertouristische Infrastruktur

Das Vorhandensein einer wassertouristischen Infrastruktur ist die Voraussetzung für das Umsteigen zwischen Land und Wasser. Zur wassertouristischen Infrastruktur gehören im Wesentlichen:

- Anleger
- Ein- und Ausstiegsstellen
- Landseitige Serviceangebote für Boot und Crew
- Infrastruktur zur Überwindung von Gewässerhindernissen (Schleusen, Umtrageeinrichtungen)

Je nach Bootstyp, -größe, -tiefgang und -ausstattung ergeben sich unterschiedliche Bedürfnisse der Nutzenden und entsprechend unterschiedliche Anforderungen an die wassertouristische Infrastruktur.

3.2.1.1 Motorisierte Sportboote

Die Palette der motorisierten Sportboote reicht vom kleinen Angelkahn bis zur 15-Meter Luxusyacht. Typische Merkmale für die verschiedenen Bootstypen sind:

Offene Motorboote

- Motorboot ohne Kajüte, mit mehreren Sitzplätzen, ohne WC
- falls eine Persenning vorhanden ist, ggf. Schlafmöglichkeit (ähnlich wie beim Camping)
- typische Größe: ca. 4-6 m lang, 2-2,5 m breit
- Motorisierung: großer Anteil führerscheinfreier Boote bis 15 PS
- Personen: 2-4

Kajüt-Motorboote

- kleineres Motorboot mit Kojen in der Kajüte
- keine Unterteilung in mehrere Schlafbereiche
- Sitzmöglichkeiten im Cockpit
- oft ohne bzw. mit einfachen sanitären Anlagen (Chemie-WC)
- typische Größe: ca. 7-8 m lang, 2-3 m breit
- Motorisierung: teilweise führerscheinpflchtig (> 15 PS)
- Personen: 2-6

Motoryachten

- großes Motorboot mit qualitativ hochwertiger Ausstattung (yachtmäßiges Aussehen)
- komplette sanitäre Anlagen (WC, Dusche, oft mehrfach)

- 2-3 getrennte Schlafmöglichkeiten
- komplette Küchenausstattung
- typische Größe: ca. 10-15 m lang, 3-4 m breit
- Motorisierung: größtenteils führerscheinpflichtig (> 15 PS)
- Personen: 4-8

Haus- und Bungalowboote

- großes Motorboot mit qualitativ hochwertiger Ausstattung
- Unterschied zur Motoryacht: weniger „Schiffscharakter“, mehr Wohnfläche
- in der Regel niedrigere Geschwindigkeiten als Motoryachten
- Motorisierung:
 - größere Hausboote i.d.R. führerscheinpflichtig, jedoch sehr oft mit der Charterbescheinigung nutzbar
 - kleinere Hausboote immer häufiger mit 15-PS-Motor ausgestattet und damit führerscheinfrei
- Personen: typisch 4-8, aber auch Hausboote bis 16-20 Personen verfügbar

Flöße

- Boot in Form einer Platte, üblicherweise aus Holz, mit oder ohne Aufbau
- Abgrenzung zu Haus-/Bungalowbooten eher fließend (von der Größe abhängig)
- keine Unterteilung in mehrere Schlafbereiche
- oft ohne bzw. mit einfachen sanitären Anlagen (Chemie-WC)
- geringe Geschwindigkeiten
- Motorisierung: in der Regel führerscheinfrei bis 15 PS
- Personen: 4-8

Relevante Bootstypen für den Finowkanal

Da es am Finowkanal keine größere Charterbasis für Hausboote, Flöße und Yachten gibt, handelt es sich bei den hier liegenden Booten überwiegend um offene Motorboote und Kajüt-Motorboote. Bei der Zielgruppe ist zwischen Eigner:innen und Charterurlauber:innen zu unterscheiden. In der Gruppe der Eigner:innen überwiegen Kajüt-Motorboote und Motoryachten, während im Charterbereich Bungalowboote und Flöße sehr beliebt sind. Die nächsten größeren Charterbasen befinden sich in Zehdenick, jedoch auch aus weiter entfernten Revieren, zum Beispiel rund um Berlin und Potsdam, werden Charterschiffe zum Finowkanal unternommen. Bei der letzten Bootsurlauberbefragung 2017 betrug der Anteil der Motoryachten für das nördliche Brandenburg knapp 55%, der größeren Hausboote mit Einbaumotor knapp 15 % und der Flöße und kleinen Bungalowboote mit Außenbordmotor rund 25%. Anzumerken ist, dass hier nur Bootsurlauber:innen befragt wurden, so dass die vor allem durch Einheimische genutzten offenen Motorboote in dieser Untersuchung nicht erfasst wurden (vgl. Quellenverzeichnis).

Anforderungen aus Sicht der Nutzenden: Mehrtagestouren

Mehrtagestouren werden überwiegend auf einem Sportboot mit Kajüte und Schlafmöglichkeiten unternommen. Motorisiertes Wasserwandern mit offenen Motorbooten und Übernachtungen im eigenen Zelt oder einer Unterkunft ist nur von untergeordneter Bedeutung und wird hier nicht weiter betrachtet. Ein Revier ist nur dann für mehrtägige Motorboot-Touren relevant, wenn das erforderliche Boot auch Zugang zum Gewässer hat. Dies bedeutet:

- **Charters tourismus:** Möglichkeit ein Boot innerhalb des Reviers (bei kurzen Mietzeiten) oder in Nachbarrevieren (bei längeren Mietzeiten) zu chartern.
- **Bootseigner:innen, die auf dem Wasserweg kommen:** mit Liegeplatz im Revier oder in erreichbarer Distanz. Da sie im Durchschnitt wesentlich länger als Chartergäste auf dem Boot sind, ist der Finowkanal auch für Eigner:innen aus weiter entfernten Regionen ein erreichbares Ziel.
- **Bootseigner:innen, die auf dem Landweg kommen:** Kleinere Kajüt-Motorboote können auf dem Trailer transportiert werden. Zum Einsetzen wird vor Ort eine Slipanlage oder für die meisten etwas größeren Boote ein Hafen mit Krananlage benötigt.

Wichtigstes Reisemotiv bei Mehrtagestouren ist in der Regel das aktive Erlebnis in der Natur, verbunden mit attraktiven Landgangmöglichkeiten. Wer den Finowkanal nicht nur als Durchgangsstrecke, sondern als eigenes Reiseziel wählt, macht eher kürzere Etappen, möchte öfter anlegen und nimmt die Schleusen nicht als Hindernis, sondern als Erlebnis wahr. Wesentliche Anforderungen dieser Zielgruppe sind damit:

- Steganlagen in ausreichender Anzahl, an interessanten Zielen und mit guter Service-Ausstattung
- Gastronomie an / in der Nähe der Anleger
- Ansprechende Orte / Städte für Bummel und Entdecken
- Einkaufsmöglichkeiten v.a. für Lebensmittel in fußläufiger Entfernung der Anleger
- Freizeit- und Aktivangebote an den Etappenzielen, z.B. Radverleih, Bademöglichkeit o.a.
- Sehenswürdigkeiten / Highlights an der Strecke, z.B. Schiffshebewerke
- Wassertankstellen bzw. fußläufig erreichbare Tankstellen an Land
- Kran- und Slipmöglichkeiten mit Abstellmöglichkeiten für Zugfahrzeug und Trailer
- Anker-/Anlegemöglichkeiten auf freier Strecke für Rast / Pausen
- Problemloses und zügiges Schleusen ohne lange Wartezeiten
- Leitsysteme für gute Orientierung und Information auf dem Wasser
- Für Chartergäste: attraktives Bootsangebot in und in der Nähe des Reviers

Anforderungen aus Sicht der Nutzenden bei Tagestouren

Bei Tagesausflügen stehen meist die Erholung und das Erlebnis auf dem Wasser im Vordergrund. Die Palette der Nutzungen reicht von der Angeltour über den Kurzausflug zu einem touristischen Ziel bis zum eher ziellosen Treibenlassen – gegebenenfalls verbunden mit einem Picknick auf dem Wasser. Hierfür werden in der Regel kleine offene Boote ohne Kajüte genutzt, gelegentlich auch kleine Flöße oder sogenannte Spaß- und Partyboote.

Die Zielgruppe für Tagestouren umfasst einerseits Anwohnende oder Menschen aus der näheren Umgebung der Wasserstraße, die über ein eigenes Boot verfügen. Sofern sie nicht ihr Boot auf dem Wasser lagern, benötigen sie eine Slipanlage und eine Abstellmöglichkeit für Fahrzeug und Trailer, um ihr Boot für eine Tagestour zu Wasser zu lassen.

Ein größerer Teil der Zielgruppe für Tagestouren sind Menschen ohne eigenes Boot, zum Beispiel Urlaubsgäste, die einen landseitigen Urlaub verbringen und diesen mit einem Erlebnis auf dem Wasser verbinden möchten. Sie benötigen Angebote zur Miete eines Motorbootes oder zu Mitfahrten auf einem solchen Boot.

Ein Angebot zur Kurzzeit-Miete von führerscheinfreien Motorbooten für eine Stunde oder einen Tag ist in der Region Finowkanal bisher kaum vorhanden. In der Konsequenz sind Tagestouren mit dem Motorboot bislang überwiegend nur für Bootsbesitzende möglich.

Da die Region Finowkanal aufgrund seiner Gewässerstruktur nur wenige Rundtour-Möglichkeiten bietet und zudem viele Schleusen eng aufeinander folgen, werden bei Tagesausflügen häufig keine großen Strecken zurückgelegt. Vielmehr geht es darum, einen schönen Anlege- oder Ankerplatz aufzusuchen oder ein konkretes Ziel, zum Beispiel ein Restaurant in der Nähe, anzusteuern. Für Gäste, die ein Motorboot für eine Tagedstour mieten, kann darüber hinaus auch das Durchfahren einer Schleuse ein besonderes Erlebnis sein. Zusammengefasst ergeben sich für das Segment der motorisierten Tagesausflüge die folgenden Anforderungen der Nutzenden:

- Slipanlagen für kleine Motorboote in allen Revierabschnitten
- geeignete Parkmöglichkeiten für Pkw und Trailer an oder in der Nähe der Slipstellen
- Stege / Anleger für Kurzzeit-Liegen an / in der Nähe attraktiver Standorte (Gastro, Sehenswürdigkeiten, Freizeitangebote, speziell an den Schiffshebewerken)
- Charterangebote für kleine Motorboote

Derzeitige wassertouristische Infrastruktur für motorisierte Sportboote

Name	Adresse	Angebote	Web
Liebenwalde			
Voßkanal	Neuholländer Chaussee 5, 16559 Liebenwalde	Nur Dauerliegenplätze (komplett vermietet)	www.marina-liebenwalde.com
Steganlage ehem. Marina Liebenwalde	Berliner Str., 16559 Liebenwalde	50 Dauerliegeplätze (komplett vermietet)	
Stadthafen Liebenwalde	Berliner Str. 44, 16559 Liebenwalde	Hafen mit 10 Gastliegeplätzen, umfangreicher Service, Slipmöglichkeit, Gastronomie	www.stadthafen-liebenwalde.de
Zerpenschleuse			
Liegestelle Glashütte (vor Hug&Dim)	Liebenwalder Str., 16348 Wandlitz-Zerpenschleuse	Anleger für Sportboote, Bed & Breakfast, Biergarten, Veranstaltungen	
Liegestelle Kolonie Kienitz (Südufer)	Liebenwalder Str., 16348 Wandlitz-Zerpenschleuse	Anleger der Gemeinde für Sportboote	
Liegestelle Kolonie Berg (Nordufer)	Friedensplatz, 16348 Wandlitz-Zerpenschleuse	Anleger der Gemeinde für Sportboote	
Slipanlage Schleuse Zerpenschleuse	Puschkinstr., 16348 Wandlitz-Zerpenschleuse	Einsatzmöglichkeit, einige Parkplätze in der Nähe	
Marienwerder			

Yachthafen und Schiffswerft Büttner	Am Bootshafen, 16348 Marienwerder	Gastliegeplätze, umfangreicher Service	www.schiffswerft-buettner.de
Marienhafen am Werbelliner Kreuz	Am Wassertor 2, 16348 Marienwerder	Gastliegeplätze, umfangreicher Service, Tankservice	www.yachthafen-marienwerder.de
Bootsanleger Marienwerder	Zur Krugbrücke, 16348 Marienwerder	4-6 Sportboote, ehemaliger Anleger für Fahrgastschiffe	
Bootsanleger am Gasthaus „Der Schleusengraf“	Grafenbrücker Weg 4, 16348 Marienwerder	Anleger des Gasthauses	www.derschleusengraf.de
Rosenbeck			
Sportboothafen und -R IGS Rosenbecker See	Rosenbeck 20, 16244 Schorfheide-Rosenbeck	Gastlieger bis 10 m Länge, Gaststätte „Zur kleinen Moldau“ in der Nähe	
Eichhorst			
Yachthafen – Campingplatz Berolina	Am süßen Winkel, 16244 Schorfheide-Eichhorst	Steganlage mit Gastliegeplätzen, nördlich des Campingplatzes	www.berolina-camping.de/yachthafen/
Altenhof			
Marina Werbellinsee Altenhof	Altenhofer Dorfstr. 18, 16244 Schorfheide-Altenhof	12 Gastliegeplätze, umfangreicher Service, Gastronomie	www.werbellinsee-marina-altenhof.de
Finowfurt			
Marina Eisvogel	Hubertusmühle 13, 16244 Schorfheide-Finowfurt	6 Gastliegeplätze, Slipanlage, umfangreicher Service	www.marina-eisvogel.de
Wasserwanderrastplatz	Erzbergerplatz 2, 16244 Schorfheide-Finowfurt	4 Liegeplätze, Wasser, Strom, WC, Dusche	https://bootsverleih-schorfheide.de
Eberswalde			
Wasserwanderrastplatz Messingwerkhafen	Treidelweg, 16227 Eberswalde	Steg für 3-6 Boote, Trocken-WC am Treidelweg, Gelände nicht eingezäunt	
Anleger vor der Borsighalle	Lichterfelder Str., 16227 Eberswalde	Anlegemöglichkeit für 2 kleine Sportboote westlich der Hubbrücke	
Anlegestelle Finowkanal-Park	Bergerstraße, 16225 Eberswalde	Liegeplätze für 5 Sportboote, ohne Service	

Anleger Stadtpromenade am Festplatz	Stadtpromenade, 16225 Eberswalde	Liegeplätze für kleinere Boote, kein Service	
Anleger Stadtschleuse	Bollwerkstr., 16225 Eberswalde	3 Gastliegeplätze, kein Service	
Marina Park Eberswalde	Schleusenstr. 53, 16225 Eberswalde	Gastliegeplätze, Camping, umfangreicher Service	www.marinapark-eberswalde.de
Anleger Schleuse Ragöse	Ragöser Schleuse 1a, 16225 Eberswalde	Anleger für 6 Sportboote, daneben Rastplatz	
Oderberg			
Hotel Riverside Inn	Teufelsberg 5, 16248 Oderberg	Hotel, Restaurant, Biergarten, Anlegemöglichkeit für Sportboote	www.riversideinn.de
Marina Oderberg	Altes Bruch 5, 16248 Oderberg	Großer Hafen mit Gastliegeplätzen, umfangreicher Service, Tankservice	www.marina-oderberg.de

Tabelle 1: Wassertouristische Infrastruktur für motorisierte Sportboote. Zusammenstellung: team red

Einschätzung der wassertouristischen Infrastruktur für motorisierte Sportboote

Da die Teilreviere Langer Trödel/Finowkanal und Werbellinkanal/Werbellinsee häufig unabhängig voneinander besucht werden, erfolgt die Bewertung einzeln beide Teilreviere.

Infrastruktur, Angebot	Vorhanden	Bedarf
Langer Trödel, Finowkanal und OHW		
Slipanlage, öffentlich mit Parkmöglichkeit Pkw/Trailer	Zerpenschleuse, Eberswalde (Mes-singwerkhafen)	Finowfurt, Eberswalde, Oderberg, Hohensaaten
Slipanlage in Marinas	Liebenwalde, Finowfurt, Oderberg	Finowfurt, Eberswalde
Kranmöglichkeit	Marienwerder, Eberswalde, Oderberg	Liebenwalde
Wassertankstellen	Tankservice in Marienwerder und Oderberg	ggf. Eberswalde
Fußläufig erreichbare Tankstellen	Liebenwalde, Zerpenschleuse, Finowfurt, Eberswalde	Ausreichend
Gastliegeplätze mit Service (WC, Dusche, Strom, Wasser)	Liebenwalde, Marienwerder, Finowfurt, Eberswalde, Oderberg	Angebotsweiterung Eberswalde, Niederfinow, Hohensaaten
Kurzzeit-Anleger	Liebenwalde, Zerpenschleuse, Marienwerder, Eberswalde	Finowfurt, Ergänzungen im Stadtgebiet Eberswalde, Niederfinow, Liepe, Oderberg Innenstadt, Hohensaaten

Anleger mit nahegelegener Gastronomie	Liebenwalde, Zerpenschleuse, Marienwerder, Finowfurt, Eberswalde, Oderberg	Niederfinow (Schiffshebewerke), Liepe
Anleger mit Einkaufsmöglichkeit fußläufig	Liebenwalde, Zerpenschleuse, Finowfurt, Eberswalde	Weitere Anlegestellen in Eberswalde nahe Supermärkten, Niederfinow (Schiffshebewerke), Oderberg
Anleger in Ortslage	Liebenwalde, Zerpenschleuse, Marienwerder, Finowfurt, Eberswalde,	Niederfinow, Liepe, Oderberg, Hohensaaten
Anleger mit Sehenswürdigkeiten fußläufig	Liebenwalde, Zerpenschleuse, Marienwerder, Finowfurt, Eberswalde,	Bedarf in Eberswalde (Familiengarten), Niederfinow, Oderberg
Wasserseitiges Leitsystem	Nur rudimentär vorhanden	Willkommen an Reviereingängen, Ziel-Leitsystem mit km-Angaben, Gelbe Welle zur Ausschilderung Gast-Liegeplätze
Werbellinkanal und Werbellinsee		
Slipanlage, öffentlich mit Parkplatz für Pkw/Trailer	Am Pechteich, Marienwerder	Marienwerder oder Eichhorst
Slipanlage in Marinas	Altenhof	Ausreichend
Kranmöglichkeit	Marienwerder, Altenhof	Ausreichend
Wassertankstellen	Tankservice in Marienwerder	Ausreichend
Fußläufig erreichb. Tankstelle	Nicht vorhanden	Keine Priorität erkennbar
Gastliegeplätze mit Service (WC, Dusche, Strom, Wasser)	Marienwerder, Rosenbeck, Eichhorst, Altenhof, Joachimsthal	Ausreichend
Kurzzeit-Anleger	Marienwerder, Altenhof	Ausreichend
Anleger mit nahegelegener Gastronomie	Rosenbeck, Eichhorst, Altenhof	Ausreichend
Anleger mit Einkaufsmöglichkeit fußläufig	Altenhof (nur eingeschränktes Angebot – Bäcker, Fleischer)	In Altenhof Lebensmittelladen geplant – dann ausreichend
Anleger in Ortslage	Marienwerder, Rosenbeck, Eichhorst, Altenhof	Ausreichend
Anleger mit Sehenswürdigkeiten fußläufig	Eichhorst	Ausreichend
Wasserseitiges Leitsystem	Nur rudimentär vorhanden	Willkommen an Reviereingängen, Ziel-Leitsystem mit km-Angaben, Gelbe Welle zur Ausschilderung Gast-Liegeplätze

Tabelle 2: Überblick Bestand und Bedarf der Infrastruktur für Motorboote. Zusammenstellung: team red

3.2.1.2 Muskelbetriebene Sportboote

Zu den muskelbetriebenen Sportbooten gehören Kanus – differenziert zwischen Kajaks und Kanadiern – sowie Ruderboote, Tretboote und Stand-Up-Paddel-Boards.

Kajaks

- Kanus mit Doppelpaddel, die abwechselnd auf beiden Seiten des Bootes ins Wasser eingetaucht werden
- Steuerung: Kajaks besitzen meistens eine Steuerung, die mit den Füßen bedient wird

Kanadier

- Kanus mit Stechpaddel, die immer nur auf einer Bootsseite ins Wasser eingetaucht werden
- Steuerung: keine, Richtung des Bootes muss durch entsprechenden Einsatz der Paddel gesteuert werden

Wander-Ruderboote

- Wander-Ruderboote sind Wasserfahrzeuge, die mit Hilfe von Riemen und Skulls (Ruder) bedient werden. Die Rudernden sitzen mit ihrem Rücken in Fahrtrichtung, häufig gibt es einen Steuermann/-frau.

Freizeit-Ruderboote und Tretboote

- für kleine Ausflüge ohne lange Distanzen

Stand-Up-Paddel-Boards

- Paddeln im Stehen mit langem Paddel
- vorwiegend für kleine Ausflüge, teilweise aber auch Mehrtagestouren
- Schleusen dürfen mit dem SUP nicht genutzt werden

Infrastruktur für das Ein- und Aussetzen muskelbetriebener Boote

Für das Ein- und Aussetzen und Anlegen sind erforderlich:

- Anleger mit niedriger Freibordhöhe, die das Ein- und Aussteigen sicher ermöglichen
- Rampen / flach auslaufende Uferbereiche, um das Boot an Land / ins Wasser ziehen zu können

Kanus, die zum Wasserwandern genutzt werden, wiegen ohne Gepäck je nach Bootstyp und Größe zwischen 30 und 50 kg. Wer auf Wanderfahrt ist, hat zudem einen Teil des Gepäcks in den Luken verstaut und belässt dieses beim Ein- und Aussetzen und gegebenenfalls erforderliche Umtragen im Boot. Je größer der Abstand zwischen Landkante und Wasseroberfläche ist, desto schwieriger wird es, das Boot ins Wasser oder aus dem Wasser heraus zu heben. Wesentlich nutzerfreundlicher sind deshalb flach ins Wasser laufende Rampen mit seitlichem Aussatzsteg. Hier haben Kanufahrer:innen die Möglichkeit, bis zum Ufer zu paddeln, dann bequem auszusteigen und das Boot an Land zu ziehen.

Wanderruderboote benötigen einen sehr niedrigen und breiten Steg, um die Ruder sicher positionieren und das Boot seitlich herausheben und auf dem Steg lagern zu können.

Im Idealfall ist ein für das Kanufahren geeignetes Gewässer möglichst durchgängig ohne Hindernisse wie herausragende Steine, umgestürzte Bäume, Wehre und Schleusen zu befahren. In der Realität sind diese Voraussetzungen nur selten gegeben. Dies bedeutet, dass das Überwinden von Hindernissen sicher und einfach zu bewerkstelligen sein muss.

Wehre

Liegen Wehre auf der Strecke, sind Warnhinweise und gegebenenfalls Absperrungen unerlässlich.

Schleusen

Die Nutzung von Schleusen auf Binnenwasserstraßen ist nur für Boote erlaubt, die nicht unter die folgende Verbotsregelung fallen (Allgemeinverfügung zur Regelung der Benutzung von Schleusen an Binnenschifffahrtsstraßen vom 26. Juli 2018):

Die Benutzung der Schleusen an Binnenschifffahrtsstraßen mit schwimmenden Gegenständen, auf denen kein sitzender Aufenthalt von Personen möglich ist, keine Festma-cheeinrichtungen vorhanden und keine Absturzsicherungen gegen das Überbordgehen von Personen vorhanden sind, ist verboten. Dies gilt insbesondere für Surfbretter, die für das sog. Stand-Up-Paddling genutzt werden.

Da das Aussetzen, Umtragen und Einsetzen immer mehr oder weniger beschwerlich ist, ist die Nutzung der Schleuse auch für muskelbetriebene Boote meist die erste Wahl. Gründe, die gegen das Schleusen sprechen, sind zumeist:

- lange Wartezeiten vor der Schleuse
- lange Dauer des Schleusenvorgangs
- viele Schleusen mit insgesamt großem Zeitbedarf
- schlechte Planbarkeit der Tour wegen unklarer Öffnungs- und Wartezeiten
- keine geeigneten Ausstiegs-/Aufenthaltsmöglichkeiten im Wartebereich der Schleuse, wenn länger gewartet werden muss
- viel Motorbootverkehr mit Nutzungskonflikten
- grundsätzliche Angst / Überforderung vor Schleusennutzung oder fehlende Informationen zu Ablauf der Schleusung

Umtrage-Möglichkeiten

Aufgrund der Vielzahl dicht hintereinander zu passierender Schleusen am Finowkanal kann der Zeitfaktor ein wesentlicher Grund sein, das Umtragen des Bootes der Schleusung vorzuziehen. Stand-Up-Paddler:innen sind immer auf das Umtragen angewiesen.

Start- und Zielpunkte für Paddelnde mit eigenem Boot

Klassische Kanus werden entweder auf dem Autodach oder auf einem Trailer transportiert. Zunehmend verbreitet sind neben faltbooten auch luftgefüllte Kanus, die in großen Transport-Rucksäcken verpackt und erst vor Ort am Gewässer aufgepumpt werden. Diese können im ÖPNV mitgenommen werden. Aufgrund des Gewichts ist es auch für diese Nutzengruppe relevant, mit dem Auto oder ÖPNV so nah wie möglich an die Einsatzstelle zu kommen. Hieraus ergeben sich die folgenden Anforderungen:

- Einsatzstellen, die möglichst in einem Radius von max. 500 Metern zur nächsten Parkmöglichkeit oder der ÖPNV-Haltestelle liegen

- Sichere Parkmöglichkeit des Autos und Trailers für die Zeit der Kanutour – auch für mehrere Tage. Sofern das Abladen näher an der Einsatzstelle möglich ist, kann das Auto auch danach zu einem etwas weiter entfernt liegenden Parkplatz gebracht werden (Fußweg zurück muss möglich sein)

Tagestouren

Paddelausflüge für mehrere Stunden oder einen Tag werden häufig als Freizeitaktivität von Personen mit keinerlei oder nur geringen Kanuerfahrungen unternommen. Oft wird das Boot vor Ort im Revier gemietet. Stand-Up-Boards sind häufig privat vorhanden und werden mitgebracht. Bei einem Tagesausflug geht es meist darum, aufs Wasser zu kommen und etwas Besonderes zu erleben. Diese Zielgruppe – oft Familien mit Kindern – bevorzugt eine einfach zu bewältigende Kanutour ohne lange Distanzen und anstrengende Umtragemanöver.

- durchschnittliche Geschwindigkeit: 3-4 km/h
- Tourlänge : 10-15 km – bei mehreren Schleusen eher weniger
- Anleger für Pause mit Aussteigen: möglichst alle 4-5 km

Revierkenntnisse sind in der Gruppe der Gelegenheitspaddelnden meistens geringer, auch wird keine intensive Tourvorbereitung betrieben. Für Tagestouren besonders geeignet sind:

- Rundtouren
- Touren zu Sehenswürdigkeiten / Highlights
- Touren mit Gastronomie-Angeboten an der Strecke
- Touren in schöner Natur
- Touren mit wechselnden Landschaften, Orten, Sehenswürdigkeiten am Ufer
- Touren mit wenigen Schleusen

Für Kanu-Tagestouren sind vor allem die folgenden Anforderungen der Nutzenden relevant:

- Rastplätze für Ausruh- und Picknickpausen im Abstand von 3-5 km mit Sitzmöglichkeiten (möglichst überdacht). Das Vorhandensein eines WC und eines Mülleimers ist zu empfehlen.
- attraktive Ziele – Ein- und Ausstiegsstellen an touristisch relevanten Orten und Restaurants / Cafés
- gute, leicht verständliche Wegeleitung auf dem Wasser
- Informationen / Anleitung zur sicheren Nutzung der Schleusen

Einige Kanuanbieter:innen der Region geben konkrete Tourempfehlungen. Überwiegend sind das kürzere Touren, oft gibt es unterwegs eine Möglichkeit zur Einkehr. Beispiele:

- Zerpenschleuse / Ruhlsdorf – Marienhafen Marienwerder hin und zurück mit Restaurantbesuch bei Arttisch Esskultur
- Zerpenschleuse / Ruhlsdorf – Marienwerder hin und zurück mit Restaurantbesuch im Goldenen Anker

Mehrtagestouren

Wer sich zu einer Mehrtagestour entscheidet, ist häufig schon öfter mit dem Kanu unterwegs gewesen, plant die Tour im Vorfeld und weiß, welche Distanzen gut machbar sind. Zu den wichtigsten Voraussetzungen gehören geeignete Übernachtungsmöglichkeiten am Ende jeder Tagesetappe. Überwiegend wird gezeltet, doch auch die Übernachtung in einer festen Unterkunft ist denkbar.

- durchschnittliche Geschwindigkeit: 4-5 km/h
- Tagesdistanz: 15-20 km – bei vielen Schleusen eher weniger
- Biwak- und Campingplätze: nicht weiter als 15 km voneinander entfernt
- Anleger für Pause mit Aussteigen: möglichst alle 4-5 km

Mehrtagestouren werden häufig am Wochenende mit ein oder zwei Übernachtungen unternommen. Aufgrund der Anzahl der Schleusen ist für die Befahrung der gesamten Strecke von Liebenwalde bis Oderberg (ohne Werbellinkanal/-see) eine Dauer von 3-4 Paddeltagen anzunehmen. Im Rahmen einer Wochenendtour sind für Durchschnittspaddelnde nur Teiletappen realisierbar. Startpunkt, Etappenlänge und Zielpunkt müssen nach Verfügbarkeit der Übernachtungsplätze gewählt werden.

Werbellinkanal und Werbellinsee sind im Mehrtagessegment ein äußerst attraktives und beliebtes Kanurevier. Die Schiffshebewerke üben auch auf Kanuten große Faszination aus und werden gerne als Etappenziele in die Routenplanung integriert. Für Kanu-Mehrtagestouren sind vor allem die folgenden Anforderungen der Nutzenden relevant:

- Biwak- und Campingplätze im Abstand von maximal 15 km
- sicherere und ggf. eingezäunte Biwak- und Campingplätze, möglichst mit Einkaufs- und Gastronomieangeboten in fußläufiger Entfernung; Ausstattung mit geeigneten Zeltflächen, WC, ggf. Feuer-/Grillstelle mit Feuerholz, überdachter Sitzgelegenheit, Mülleimer
- kleine Pausen-Rastplätze analog zu den Tagestour-Anforderungen
- attraktive Ziele – Ein- und Ausstiegsstellen an touristisch relevanten Orten und Restaurants / Cafés
- gute Umtrage-Alternativen an den Schleusen, sodass Wahlfreiheit gegeben ist

Derzeitige wassertouristische Infrastruktur für muskelbetriebene Boote

Name	Adresse	Angebote	Web
Liebenwalde			
TIBO Kanuverleih	Berliner Str, 16559 Liebenwalde	Kleiner Holzsteg am Kanuverleih, öffentlich zugänglich	www.kanuverleih-tibo.de
Stadthafen Liebenwalde	Berliner Str. 44, 16559 Liebenwalde	Ein- und Ausstiegsstelle für Kanus, umfangreicher Service, Zeltmöglichkeit, Gastronomie	www.stadthafen-liebenwalde.de
Zerpenschleuse			

Kanu-Anleger Hubbrücke Forststraße	Forstr., 16348 Wandlitz-Zerpenschleuse	Parkplätze um die Ecke	
Liegestelle Glashütte (vor dem Hug&Dim)	Liebenwalder Str., 16348 Wandlitz-Zerpenschleuse	Ein- und Ausstiegsmöglichkeit am Steg, Hug & Dim mit Bed & Breakfast, Sommer-Gastro Biergarten, Veranstaltungen	
Liegestelle Kolonie Kienitz (Südufer)	Liebenwalder Str., 16348 Wandlitz-Zerpenschleuse	Ein- und Ausstieg für Kanus möglich, Parken in der Nähe möglich	
Liegestelle Kolonie Berg (Nordufer)	Friedensplatz, 16348 Wandlitz-Zerpenschleuse	Ein- und Ausstieg für Kanus möglich, Parken in der Nähe möglich	
Slipanlage vor Schleuse Zerpenschleuse	Puschkinstr., 16348 Wandlitz-Zerpenschleuse	Ein- und Ausstieg für Kanus möglich, Parken in der Nähe möglich	
Ruhlsdorf			
Privater Steg neben Bootshaus Lotti	Am Finowkanal 4, 16348 Marienwerder	Öffentliche Nutzung nach Absprachen mit Bootshaus nutzbar	
Marienwerder			
Anleger Gasthaus „Der Schleusengraf“	Grafenbrücker Weg 4, 16348 Marienwerder	Ein- und Ausstieg am Anleger des Gasthauses	www.derschleusengraf.de
Marienhafen am Werbelliner Kreuz	Am Wassertor 2, 16348 Marienwerder	Ein- und Ausstieg für Kanus, Campingplatz	www.yachthafen-marienwerder.de
Steg der Gaststätte Goldener Anker	Zur Krugbrücke, 16348 Marienwerder	Kleiner Holzsteg, öffentlich zugänglich an der Straße	
Steg ehem. Kanuvermietung Maritim Marienwerder	Zur Krugbrücke, 16348 Marienwerder	Kleiner Holzsteg, öffentlich zugänglich an der Straße	
Rosenbeck			
Umtragungsmöglichkeit im Schleusenbereich	Rosenbeck 20, 16244 Schorfheide-Rosenbeck	Durch Demontage von Steg aktuell keine Ein- und Ausstiegsmöglichkeit; Machbarkeit für Ersatz wird überprüft	
Eichhorst			
Campingplatz Berolina	Am Süßen Winkel, 16244 Schorfheide-Eichhorst	Ein- und Ausstiegsstelle, Campingplatz mit umfangreichem Service	www.berolina-camping.de
Joachimsthal			

JATOURS Camping Am Spring	Am Spring 4, 16244 Schorfheide- Joachimsthal	Ein- und Ausstiegsstelle, Camping- platz mit umfangreichem Service	www.campingplatz-werbellinsee.de
Finowfurt			
Marina Eisvogel	Hubertusmühle 13, 16244 Schorfheide-Fi- nowfurt	Ein- und Ausstiegsstelle, Zeltplatz, umfangreicher Service	www.marina-eisvogel.de
Wasserwanderrast- platz	Erzbergerplatz 2, 16244 Schorfheide- Finowfurt	Zelten, Caravanstellplatz, mit Toi- lette, Dusche, Gastronomie in der Nähe	www.bootsverleih-schorfheide.de
Schleuse Finowfurt	Hauptstr. 16244 Schorfheide- Finowfurt	Ein- und Ausstiegsstelle für Kanus beiderseits der Hauptstraße	
Eberswalde			
Kanuverein Stahl Finow e.V. im Mes- singwerkhafen	Treidelweg, 16227 Eberswalde	Ein- und Ausstiegsstelle, Zeltmög- lichkeit, Dusche/WC nach Anmel- dung	www.kanu-finow.de
Liegestelle Schleuse Drahthammer beim Familiengarten	Drahthammer Schleuse 3a, 16227 Eberswalde	Steg am Drehnitzfließ, im Umfeld Gastronomie und Einkaufen; vor Ort Kanuvermietung	
Anleger Stadtpro- menade	Stadtpromenade, 16225 Eberswalde	Anlegemöglichkeit an der Schwärze- Mündung, kein Service	
Stadtschleuse	Bollwerkstr., 16225 Eberswalde	Ein- und Ausstiegsstelle und Umtra- gemöglichkeit an Schleuse	
Marina Park Ebers- walde	Schleusenstr. 53, 16225 Eberswalde	Gastliegeplätze, Camping, umfang- reicher Service	www.marinapark-eberswalde.de
Anleger Schleuse Ragöse	Ragöser Schleuse 1a, 16225 Eberswalde	Ein- und Ausstiegsstelle und Umtra- gemöglichkeit an Schleuse	
Niederfinow			
Triangel Camping	Dorfstr. 31, 16248 Niederfinow	Campingplatz, Ein- und Aussetzen von Kanus möglich	www.camping-niederfinow.de
Stecher Schleuse	Dorfstr., 16248 Niederfinow	Ein- und Ausstiegsstelle und Umtra- gemöglichkeit an Schleuse	
Liepe			
Wasserwanderrast- platz	Fischerstraße, 16248 Liepe	Anlegemöglichkeit mit Zugang zum Landgut Liepe, kein Service	
Oderberg			

Hotel Riverside Inn	Teufelsberg 5, 16248 Oderberg	Hotel, Restaurant, Biergarten, Anlegemöglichkeit für Kanus und Verleih	www.riversideinn.de
Wasserwanderrastplatz Oderberg	Bardin, 16248 Oderberg	Biwakplatz für muskelbetriebene Boote mit WC, Waschgelegenheit	
Marina Oderberg	Altes Bruch 5, 16248 Oderberg	Großer Hafen, umfangreicher Service, Camping	www.marina-oderberg.de
Bralitz			
Odertours	Oderberger Str. 10a, 16295 Bad Freienwalde-Bralitz	Zeltplatz und Ferienhütten	www.odertours.com
Falkenberg			
Rastplatz Bralitz Ruine	Oberrähne, 16259 Falkenberg (Mark)	Kanu-Rastplatz	
WWR Broichsdorf	Reiherbusch Brücke, 16259 Falkenberg	Kanu-Rastplatz	

Tabelle 3: Übersicht über Angebote und Infrastruktur für muskelbetriebene Boote. Zusammenstellung: team red

Einschätzung der wassertouristischen Infrastruktur für muskelbetriebene Boote

Die tabellarische Bewertung erfolgt hier für das Teilrevier Langer Trödel / Finowkanal. Im Teilrevier Werbellinkanal gibt es bislang für muskelbetriebene Boote kaum eine Infrastruktur. Hier fehlt es im Bereich der Schleusen Rosenbeck und Eichhorst an Ein- und Ausstiegstellen, Umtrage- und Rastmöglichkeiten. Deshalb können auch die gastronomischen Angebote vor Ort nicht genutzt werden. Aufgrund der Verbindung der Wasserstraßen und der Bedeutung des Werbellinkanals für Angebote im Kanutourismus besteht hier aus Gutachtersicht ein Bedarf zur Infrastrukturentwicklung, auf den im Kapitel 4 näher eingegangen wird.

Infrastruktur, Angebot	Vorhanden	Bedarf
Langer Trödel, Finowkanal und OHW		
Öffentliche Einsatzstelle mit Pkw-Erreichbarkeit/Parkplatznähe	Liebenwalde, Zerpenschleuse, Finowfurt Eberswalde-Messingwerkshafen,	Marienwerder, Eberswalde, Niederfinow, Oderberg, Hohensaaten
Öffentliche Einsatzstelle in ÖV-Nähe (max. 500 m)	Ruhlsdorf, Finowfurt	Eberswalde-Stadtzentrum
Öffentliche Ein-/Ausstattstelle ohne Ausstattung	Zerpenschleuse, Marienwerder (Restaurant), Eberswalde, Liepe	Niederfinow, Hohensaaten, Oderberg Stadtzentrum

Öffentliche Ein-/Aussatzstelle mit Ausstattung (z.B. WC)	Liebenwalde, Marienwerder, Finowfurt, Eberswalde, Oderberg	Zusätzl. Bedarf in Eberswalde, Niederfinow-Schiffshebewerke
WWR-Platz ohne Ausstattung	Eberswalde, Liepe	Niederfinow
WWR-Platz mit Ausstattung	Finowfurt, Oderberg	Eberswalde, Liepe
Zeltmöglichkeit (Verein, Campingplatz, Hafen)	Liebenwalde, Marienwerder, Finowfurt, Eberswalde, Niederfinow, Oderberg	Zerpenschleuse, Eberswalde-Familiengarten, Liepe
Ein-/Aussatzstelle mit Unterkunft in der Nähe	Zerpenschleuse, Eberswalde, Liepe, Oderberg	Liebenwalde, Finowfurt
Ein-/Aussatzstelle mit Gastronomie in der Nähe	Liebenwalde, Zerpenschleuse, Marienwerder, Finowfurt, Eberswalde, Liepe, Oderberg	Zusätzl. Bedarf in Eberswalde, Niederfinow
Ein-/Aussatzstelle mit Einkaufsmöglichkeit in der Nähe	Liebenwalde, Zerpenschleuse, Finowfurt, Eberswalde	Niederfinow (Schiffshebewerke), Oderberg (Zentrum)
Ein-/Aussatzstelle in Ortslage	Liebenwalde, Zerpenschleuse, Marienwerder, Finowfurt, Eberswalde, Liepe, Oderberg	Niederfinow, Hohensaaten
Ein-/Aussatzstelle mit Sehenswürdigkeiten in der Nähe	Liebenwalde, Zerpenschleuse, Marienwerder, Finowfurt, Eberswalde, Liepe, Oderberg	Niederfinow-Schiffshebewerke, Hohensaaten
Wasserseitiges Leitsystem	Nur rudimentär vorhanden	Willkommen an Reviereingängen, Ziel-Leitsystem mit km-Angaben (Kanu-bezogen), Kennzeichnung der Anlegestellen und Biwakplätze

Tabelle 4: Bestand und Bedarf der Infrastruktur für muskelbetriebene Boote. Zusammenstellung: team red

Umtragen an den Schleusen

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Umtragungsmöglichkeiten an den Schleusen. In Bezug auf die zu sanierenden Schleusen wird in der Spalte „Vorhanden“ die vorge-sehene Umtragesituation nach Abschluss der Sanierung dargestellt.

Schleuse	Zerpenschleuse	Ruhlsdorf (BA1)	Leesenbrück (BA1)	Grafenbrück (BA1)	Schöpfung (BA2)	Heegermühle (BA2)	Wolfswinkel (BA2)	Drahthammer	Kupferhammer	Stadtschleuse	Ragöse	Stecher	Liepe	Rosenbeck	Eichhorst
Umtragen grundsätzlich möglich	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Ein-/Ausatz-Steg	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Rampe für Boot	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schienensystem mit Wagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lagerplatz Boote/Gepäck	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0
Kurzer Weg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
Weg über Schleusengelände	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Weg um Schleuse herum	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Weg ohne Stufen	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0
Weg befestigt	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
Weg ohne enge Kurven	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Weg ohne Straßenquerung	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Weg ohne Radfahrer/Fußgänger	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Eignung mit eigenem Bootswagen	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Informationen zur Wegeführung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe erreichte Kriterien	2	9	8	8	7	7	7	9	8	10	7	9	7	0	0

Tabelle 5: Umtragungsmöglichkeiten an den Schleusen. Zusammenstellung: team red



Abbildung 3: Umtrage- und Einsatzstelle in Finowfurt. Foto: Klaus Klöppel

3.2.2 Touristische Angebote auf dem Wasser

Wie bereits erläutert, ist die Möglichkeit des Erlebens der Wasserseite auch für Besucher:innen und Einwohner:innen ohne eigenes Boot von großer Bedeutung. Dies ist grundsätzlich wie folgt möglich:

- Mieten eines Bootes für die individuelle Nutzung
- Mieten eines Bootes für die individuelle Nutzung mit Zusatzleistungen wie Bootsrücktransport, Personen-Rücktransport und Rücktour mit dem Mietfahrrad
- Mieten eines Bootes für die Teilnahme an einer geführten Tour
- Teilnahme an einer organisierten oder fahrplangebundenen Fahrt mit Fahrgastschiff, Flusskreuzfahrtschiff oder sonstigem Boot mit Skipper/Kapitän:in

Vermietung muskelbetriebener Boote

Im Betrachtungsgebiet gibt es eine Reihe von Anbietern, die eine Vermietung von Kanus anbieten. Einige bieten darüber hinaus auch Mietfahrräder, organisieren geführte Touren oder bieten auch One-Way-Touren mit Rücktransport an. Darüber hinaus werden an einigen Stationen auch Ruder- oder Tretboote sowie SUPs vermietet.

Name	Adresse	Angebote	Web
Liebenwalde			
TIBO Kanuverleih	Berliner Str, 16559 Liebenwalde	Kajaks, Kanadier (robuste Vermietboote), ab 2023 auch einige SUP-Boards	www.kanuverleih-tibo.de
Zerpenschleuse			

TIBO Kanuverleih (Haupt-Standort)	Kanalstr. 11, 16348 Wandlitz- Zerpenschleuse	Kajaks, Kanadier (robuste Vermiet- boote), Premium-Kajaks, Kanus mit integriertem Kindersitz, SUP-Boards, Boots- und Zubehörverkauf	www.kanuverleih- tibo.de
Marienwerder			
Bootshaus Lotti	Am Finowkanal 4, 16348 Marienwerder- Ruhlsdorf	Kajaks, Kanadier, SUPs	www.bootshaus- lotti.de
Marienhafen am Werbelliner Kreuz	Am Wassertor 2, 16348 Marienwerder	Kanuverleih	www.yachthafen- marienwerder.de
Eichhorst			
Bootsverleih an der alten Eiche	Schulstr. 1, 16244 Schorfheide-Eichhorst	Kanus, SUPs	www.bootsverleih- schorfheide.de
Altenhof			
Bootshaus am Bre- ten	Am See 4, 16244 Schorfheide-Altenhof	Tretboote	www.bootsver- mietung-werbel linsee.de
Finowfurt			
Bootsvermietung Sofi SUG am WWR	Erzbergerplatz 2, 16244 Schorfheide- Finowfurt	Kajaks, Kanadier, Tretboote, SUPs, SUP mit Motor	www.bootsverleih- schorfheide.de
Eberswalde			
Kanuverleih Biber- floß	Am Alten Walzwerk 1, 16227 Eberswalde	Kajaks, Kanadier	www.biberfloss- finowkanal.de
Bootsverleih im Ma- rina Park Ebers- walde	Schleusenstr. 53, 16225 Eberswalde	Ruderboote, Tretboote, Kanus	www.marinapark- eberswalde.de
Niederfinow			
Triangel Camping	Dorfstr. 31, 16248 Niederfinow	Kajaks, Kanadier, SUPs	www.camping- niederfinow.de
Oderberg			
Hotel Riverside Inn	Teufelsberg 5, 16248 Oderberg	Kanus	www.riverside inn.de
Kanu-Verleih Oder- berg	Hermann-Seidel- Straße 62, 16248 Oderberg	Kanadier	www.kanu-oder- berg.de

Tabelle 6: Angebote für Vermietung muskelbetriebener Boote. Zusammenstellung: team red

One-Way-Touren und Kanu-Rad-Kombitouren

In Fluss-Revieren, die keine Rundtörn-Möglichkeiten bieten, sind One-Way-Touren in Strömungsrichtung für Paddelnde sehr attraktiv. Wesentliches Merkmal ist, dass das Boot am Zielort ausgesetzt wird und ein Rücktransport von Personen, Boot und Ausrüstung erfolgen muss. Je nach Revier-Voraussetzungen und Mietangebot sind die folgenden Varianten denkbar:

- Das Kanuunternehmen transportiert Personen und Boot
- Das Kanuunternehmen transportiert nur das Boot, die Personen nutzen den ÖPNV
- Das Kanuunternehmen holt das Boot ab und bringt Fahrräder für die Rückfahrt der Personen
- Bei Nutzung des eigenen Boots erfolgt die Rückfahrt zum Auto mit dem Taxi oder ÖPNV, danach wird mit dem Auto zurück zum Boot gefahren und dieses aufgeladen

Der organisatorische und logistische Aufwand für One-Way-Touren ist hoch und umfasst Personalkosten, Pkw-Kosten und Kosten für die Personenbeförderungsscheine aller eingesetzten Mitarbeitenden. Dementsprechend höher ist auch der Preis für derartige Angebote anzusetzen. In der Region Finowkanal werden bisher nur vereinzelt One-Way-Touren angeboten. In anderen Kanurevieren liegt die Preisspanne für eine Tagestour je nach Art und Ausgestaltung zwischen 30 und 60 Euro pro Person.

Name	Adresse	Angebote	Web
Marlenwerder			
Bootschau Lotti	Am Finowkanal 4, 16348 Marlenwerder- Ruhlsdorf	One-Way Liebenwalde-Zer- pensleuse; Personentransport ÖPNV selbst organisiert oder Mit- nahmen durch Fahrer	www.bootschau- lotti.de
Oderberg			
Kanu-Verleih Oder- berg	Hermann-Seidel- Straße 62, 16248 Oderberg	geführte Kanutouren, u.a. Oma- Opa-Enkel-Tour, Tour durchs Schiffs- hebewerk, Touren durch den Frei- enwalder Landgraben	www.kanu-oder- berg.de
Bralitz			
Odertours	Oderberger Str. 10a, 16295 Bad Freien- walde-Bralitz	Geführte Kanutouren, u.a. auf der Alten Oder	www.oder- tours.com

Tabelle 7: Angebote für Touren mit muskelbetriebenen Booten. Zusammenstellung: team red

Charterangebote für motorisierte Sportboote

Urlaub auf dem Charterboot findet im gesamten Gewässersystem Berlin-Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern einen enormen Zuspruch. Die steigende Nachfrage führte zu zahlreichen Betriebsneugründungen und Betriebserweiterung.

Das gesamte Gewässersystem Berlin-Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern hat sich in den vergangenen Jahren zu einer überregional etablierten Destination im Binnen-Chartertourismus entwickelt. Insbesondere Bungalowboote und Flöße erfreuen sich einer großen Beliebtheit und werden häufig auch von Gästen ohne vorherige Bootserfahrungen gemietet.

Die Charterstützpunkte sind über das gesamte Revier verteilt, jedoch sind in der Finowkanalregion bisher keine größeren Charterfirmen ansässig. Die räumlich nächsten Stationen befinden sich in Zehdenick und im nördlichen Berlin. Aufgrund der Entfernungen und des erforderlichen Zeitbedarfs ist der Finowkanal für diese Zielgruppe nicht im Zuge eines Wochenendtrips erreichbar. Das Mietangebot am Finowkanal für Boote mit Kajüte beschränkt sich derzeit auf ein Hausboot und ein Floß.

Offene Motorboote sind hervorragend für Tagesausflüge auf dem Wasser geeignet. Auch hier ist das Angebot in der Region Finowkanal mit mehreren Booten in Altenhof und einem weiteren Boot in Finowfurt äußerst klein. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick:

Name	Adresse	Angebote	Web
Altenhof			
Bootshaus Am Breten	Am See 4, 16244 Schorfheide-Altenhof	Offene Motorboote, Verbrenner/E-Motor	www.bootsvermietung-werbelinsee.de
Finowfurt			
Bootsvermietung Sofi SUG am WWR	Am See 4, 16244 Schorfheide-Altenhof	Kleines Hausboot, offenes E-Boot, SUP mit Motor	www.bootsverleih-schorfheide.de
Eberswalde			
Kanuverleih Biberfloß	Am Alten Walzwerk 1, 16227 Eberswalde	ein Floß zur Vermietung	www.biberfloß-finowkanal.de
Marina Park Eberswalde	Schleusenstr. 53, 16225 Eberswalde	Vermietung von Ruderbooten mit kleinem Motor	www.marinapark-eberswalde.de

Tabelle 8: Vermietungsangebote für motorisierte Boote. Zusammenstellung: team red

Angebote der Fahrgastschifffahrt

Fahrgastschiffe verkehren in der Regel im Linienverkehr oder veranstalten Eventfahrten für feste Gruppen. Im Betrachtungsgebiet sind drei Unternehmen der Fahrgastschifffahrt tätig. Der Betreiber der Schiffshebe- werke Niederfinow hat den Betrieb kürzlich eingestellt. Darüber hinaus sind die Schiffshebewerke Niederfinow auch das Ziel von Ausflugsschiffen aus anderen Regionen, insbesondere dem Raum Berlin-Brandenburg. Das Angebot vor Ort zeigt die folgende Übersicht:

Name	Adresse	Angebote	Web
Joachimsthal			
Reederei Wieden- höft	Seerandstr. 23, 16247 Joachimsthal	FG-Schiff mit 100 Plätzen innen, 70 Plätzen außen sowie Charterschiff für 49 Personen – ausschließlich Fahrten auf Werbellinsee. Fahrten auf Werbellinkanal – Finowkanal eingestellt, wg. unkalkulierbarer Wartezeiten an den Schleusen	www.reederei-wiedenhoeft.de
Niederfinow			
Fahrgastschifffahrt Neumann	Standort am Schiffshe- bewerk Niederfinow	2 Schiffe mit insgesamt 125 / 59 Personen innen und außen. Regelmäßige Fahrten ausschließlich durch die Hebewerke, Sonderfahr- ten nach Oderberg für Gruppen so- wie Charterfahrten	<a href="http://www.schiffshebe-
werk-niederfinow.
info">www.schiffshebe- werk-niederfinow. info
Oderberg			
Fahrgastschifffahrt Oderberg	Hermann-Seidel-Str., 16248 Oderberg	FG-Schiff mit 75 Plätzen innen, 70 Plätzen außen. Regelmäßige Fahr- ten zu den Schiffshebewerken, an einigen Terminen Tagesfahrten durch Finowkanal und Werbellinka- nal zum Werbellinsee, weitere Aus- flugs- und Eventfahrten nach Fahr- plan, dazu Chartertouren für Grup- pen, auch auf dem Finowkanal	<a href="http://www.oder-
schiff.de">www.oder- schiff.de

Tabelle 9: Übersicht zu Angeboten der Fahrgastschifffahrt. Zusammenstellung: team red



Abbildung 4: Am Oder-Havel-Radweg. Foto: Antje Merschel

3.2.3 Anlagen an Rad- und Fußwegen

Der Oder-Havel-Radweg verbindet auf einer Gesamtlänge von etwa 62 km die Flusssysteme von Oder und Havel. Er verläuft über weite Strecken entlang der Treidelwege beiderseits des Finowkanals. Die Strecke ist in das System der Knotenpunkt-Wegweisung eingebunden und durchgängig ausgeschildert. Direkte Zugänge zur Bahn bestehen in Ruhlsdorf-Zerpenschleuse, Eberswalde und Niederfinow. Eine Verbindung in die Region besteht auch über die etwas weiter entfernt gelegenen Bahnhöfe in Bad Freienwalde und Chorin.

Am westlichen Startpunkt, der Marina in Liebenwalde, besteht eine Verknüpfung zum Radfernweg Berlin-Kopenhagen, am östlichen Ende besteht in Hohensaaten eine Anbindung an den Oder-Neiße-Radweg. Bei der Schleuse Grafenbrück kreuzt der Berlin-Usedom-Radweg den Oder-Havel-Radweg. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Verknüpfungspunkte zu anderen örtlichen und regionalen Radrouten, sodass auch Bootstourist:innen die Möglichkeit haben, von ihren Anlegestellen Ausflüge per Rad zu unternehmen. Die Rad-Anbindung in Richtung Bad Freienwalde soll in den kommenden beiden Jahren verbessert werden. Dann soll eine neue Radverbindung zwischen Bad Freienwalde und Falkenberg entstehen. Von Falkenberg aus besteht bereits eine Verbindung über Struvenberg nach Niederfinow.

In der Regel werden die Treidelwege nicht nur von Radfahrenden genutzt, sondern auch von Fußgänger:innen, ohne dass hier bislang aus Sicht der Stadt Eberswalde größere Konflikte der Nutzengruppen sichtbar sind. Die Treidelwege werden nicht nur touristisch genutzt, sondern sind auch Alltags- oder Freizeitrouten für die Bewohnenden. Insbesondere in Eberswalde werden die Treidelwege als autofreie und zum Teil durch Grünanlagen verlaufende Rad- und Fußverbindungen geschätzt.

Lange Abschnitte des Radwegs führen über asphaltierte Wege. Teilweise wurde auf die Asphaltierung aus Gründen des Naturschutzes verzichtet. Seitens der Kommunen werden immer wieder Abschnitte erneuert, so plant Liebenwalde für 2023 den innerörtlichen Ausbau des Radwegs und der Nebenanlagen. In Marienwerder wurde der Weg 2022 ertüchtigt. Die Stadt Eberswalde verweist darauf, dass von den 200.000 Euro, die jährlich für die Instandsetzung von Geh- und Radwegen ausgegeben werden, größere Summen in den Unterhalt der Treidelwege fließen.

Nur ein eingeschränktes Angebot gibt es für die Miete von Fahrrädern. Einige Anbieter gibt es in Eberswalde, daneben bieten auch einige wassertouristischen Anbieter wie das Bootshaus Lotti in Ruhlsdorf, der Marienhafen in Marienwerder oder die Marina Oderberg eine Fahrradvermietung an. Darüber hinaus gibt es in der näheren Umgebung eine größere Mietstation am Bahnhof Chorin.

Im Ideenmelder und durch eigenen Befahrungen wurden verschiedene Problembereiche im Bereich der Treidelwege erfasst.

Wegeföhrung und Ausschilderung

Bei eigenen Befahrungen zeigte sich, dass es trotz einer insgesamt guten Ausschilderung auch einige Schwachstellen im Beschilderungssystem gibt. Nicht gut erkennbar ist die Wegeföhrung im Bereich der Schleuse Heegermöhle sowie im Bereich des Messingwerkhafens, wo die Route an der Angermünder Straße zwischen Nord- und Südufer des Kanals wechselt. Lücken in der Ausschilderung gibt es auch im Innenstadtbereich von Eberswalde östlich der Wilhelmstraße. Dort verläuft die Route entlang des nördlichen Treidelwegs. Hier wäre auch ein ergänzender Hinweis auf die Gastronomie („La Gondola“) an der südlich verlaufenden Stadtpromenade sinnvoll. Die im Ideenmelder bemängelte unklare Wegeföhrung im Bereich Ragöser Schleuse bestätigte sich vor Ort.

Querung von Straßen

Insbesondere im Stadtgebiet von Eberswalde sind einige Straßen zu queren, die zum Teil stark befahren oder schwer einzusehen sind. Das betrifft besonders die Brückenstraße/Angermünder Straße im Bereich der Schleuse Heegermöhle, die Altenhofer Straße beim Messingwerkhafen sowie die Lichterfelder Straße/Coppistraße vor der Schleuse Drahthammer.

Querung des Kanals

Einige Übergänge sind weniger als zwei Meter breit, sodass eine sichere Querung bei Gegenverkehr schwierig ist. Einige Brücken sind nur über Treppen zugänglich und dementsprechend mit Fahrrad oder Kinderwagen nur sehr eingeschränkt nutzbar. Das betrifft insbesondere den Zugang zur Stadtschleuse in Eberswalde. Auch der Übergang Ragöser Schleuse föhrt über Treppen. Ein weiteres Beispiel ist der Übergang an der Schleuse Liepe, der auch aufgrund der geringen Breite ein Hindernis darstellt – insbesondere für Radfahrende mit Anhänger.

Engstellen und Gefahrenstellen

Teilweise ist der Treidelweg sehr eng, sodass hier bei einer intensiveren Nutzung, insbesondere durch unterschiedliche Gruppen (Radelnde, Fußgänger:innen), Konflikte entstehen könnten. Allerdings sind nicht überall die Möglichkeiten gegeben, Wege zu verbreitern oder Gruppen von Nutzenden zu trennen. Eine schmale Fahrbahn, zumal neben einem abschüssigen Ufer, gibt es zum Beispiel auf der Strecke zwischen Marina Park und Ragöser Schleuse. Auch im Umfeld einiger Schleusen sind die Wege eng und zum Teil unübersichtlich, beispielsweise im Bereich der Schleusen Drahthammer und Kupferhammer.

Im Ideenmelder wurde bemängelt, dass Wege unter Brücken zum Teil eng und schwer einsehbar sind und hier das Geländer zum Wasser hin keinen ausreichenden Schutz bietet. Konkret benannt wurde der Abschnitt unter der Brücke am Erna-Bürger-Weg sowie unter der Eisenbahnbrücke in Eberswalde.

Zustand der Beläge

Im überwiegenden Teil ist der Radweg in einem guten Zustand. Seitens der Kommunen werden schadhafte Stellen, zum Beispiel durch Wurzelaufrüche, regelmäßig ausgebessert. Im Bereich der Ragöser Schleuse führt die Route teilweise über Plattenwege, die in einem schlechten Zustand sind. In dem Bereich wurde bei der Befahrung im Mai 2023 auch festgestellt, dass abschnittsweise nicht geräumtes Laub das Fahren erschwerte.

Probleme auf dem Abschnitt Niederfinow – Oderberg – Hohensaaten

Diese Route stellt eine Verbindung vom stark befahrenen Oder-Neiße-Radweg Richtung Schiffshebewerke und Finowkanal dar. Zwischen der Lieper Schleuse und Bralitz führt die Route größtenteils über unbefestigte Wege, deren Zustand aber überwiegend noch zufriedenstellend ist. Von Bralitz nach Oderberg führt die Route über Straßen ohne Radwege. Der erste Abschnitt über die Oderberger Straße ist wenig befahren, dann folgt ein fast 2 km langer Abschnitt entlang der B 158 (hier Freienwalder Straße, Hermann-Seidel-Straße). Dieser ist stark befahren. Auch in der Ortslage Oderberg wird nicht immer die Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten. Das macht die Nutzung für unsichere Radelnde oder Familien mit Kindern schwierig. Umfahrungen sind auf vorhandenen Wegen kaum möglich.

Im Stadtzentrum von Oderberg führt die Route über die Straße Altes Bruch zum Anleger der Schifffahrt Oderberg und weiter zur Marina Oderberg. Dieser Abschnitt ist kaum von Kfz befahren und daher gut zu nutzen. Im weiteren Verlauf ist die Straße nur für Anlieger frei. Der reizvolle Weg führt am Südufer der Wriezener Alten Oder entlang. Der Belag ist insbesondere auf dem Gebiet von Hohensaaten in einem schlechten Zustand. Eine Erneuerung ist aber geplant.

Infrastruktur entlang der Route

Seitens der Kommunen wurden in der Vergangenheit bereits zahlreiche Anstrengungen unternommen, um die Uferbereiche beidseits von Langem Trödel, Finowkanal, Werbellin-Kanal und Alter Oder für Gäste und Einheimische attraktiver zu gestalten. Dazu gehört die Ausstattung mit Sitzgelegenheiten am Wasser, zum Beispiel in Zerpenschleuse oder Finowfurt. Zum Teil sind weitere Angebotsverbesserungen seitens der Kommunen geplant. Allerdings weist das Angebot auch noch Lücken auf.

Im Ideenmelder wurde mehrfach der Wunsch geäußert, die Attraktivität der Treidelwege und Ufer für Gäste und Einheimische aufzuwerten. Dazu wurden Vorschläge für mehr Sitzgelegenheiten und Abfallkörbe, Spiel- und Fitnessangebote, (temporäre) gastronomische Angebote sowie öffentliche Toiletten gemacht. Die meisten Vorschläge bezogen sich auf das Stadtgebiet von Eberswalde.

Entlang der Treidelpfade gibt es im Bereich von Eberswalde nur zwei öffentliche Trockentoiletten am Messingwerkhafen und am Stadthafen. Ergänzt wird das Angebot durch verschiedene Toiletten, die in gastronomischen Einrichtungen zur Verfügung stehen und zum Teil gegen Gebühr auch von anderen Personen genutzt werden können. Auf dem gesamten Abschnitt zwischen Marina Park und Schiffshebewerken in Eberswalde gibt es entlang des Treidelwegs keine Toiletten, ähnlich sieht es im weiteren Verlauf des Radwegs zwischen Schiffshebewerk und Oderberg aus. Auch zwischen Finowfurt und Liebenwalde gibt es keine öffentlichen Toiletten, allerdings soll in Zerpenschleuse unweit des Langen Trödels im Bereich des Sportplatzes eine solche nach Angaben der Gemeinde Wandlitz entstehen.



Abbildung 6.1,2: Gefahrenstelle Brücke Erna-Bürger-Weg (l.), nicht barrierefreier Zugang Stadtschleuse (r). Fotos: A. Merschel



Abbildung 5: Fehlende Querungshilfe erschwert Übergang an Britzer Straße. Foto: Antje Merschel



Abbildung 7.1, 2: Kopfsteinpflaster zwischen Oderberg und Hohensaaten (l.), Oder-Havel-Radweg zwischen Niederfinow und Bralitz (r). Fotos: K. Klöppel

3.2.4 Umfeldgestaltung

Im Umfeld der Wasserstraße gibt es eine Reihe von Aktiv- und Erlebnisangeboten, die von Gästen bei längeren Aufenthalten genutzt werden können und in der Regel mit Öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad gut erreichbar sind. Möglichkeiten zur Tierbeobachtung oder Naturbetrachtung bieten sich im Zoologischen Garten in Eberswalde, dem Forstbotanischen Garten Eberswalde oder dem Wildtierpark bei Groß-Schönebeck. Zu den Sport- und Fitnessangeboten zählen die Wasserski- und Wakeboarding-Anlage am Ruhlesee in Ruhlsdorf, die Boulderhalle im Eberswalder Rofin-Park oder der Kletterwald Schorfheide in Groß Schönebeck. Angelmöglichkeiten gibt es an vielen Plätzen entlang der Wasserstraße. Zu den Sehenswürdigkeiten gehören das Kloster in Chorin und zahlreiche Dorfkirchen sowie weitere historische Gebäude oder Ensembles wie die Messingwerksiedlung in Eberswalde-Finow. Zu Besichtigungen laden verschiedene Museen in der Region ein, darunter das Museum Eberswalde mit Dauerausstellungen zum Eberswalder Goldschatz oder zur Industriekultur, das Luftfahrtmuseum in Finowfurt, das Heimatmuseum Liebenwalde oder das Binnenschiffahrts-Museum in Oderberg. Hinzu kommen eine Reihe von Galerien oder Kunsthandwerksbetrieben. Ein vielfältiges Angebot zur Kultur- und Freizeitgestaltung bietet der Familiengarten in Eberswalde.

Die Stätten der Industriekultur, die eng mit der Geschichte des Finowkanals verbunden sind, konzentrieren sich im Gebiet zwischen Finowfurt und der Stadtschleuse Eberswalde sowie am Standort der Schiffshebewerke Niederfinow. Viele dieser historischen Betriebe sind verfallen, wie die ehemalige Chemische Fabrik oder das Kraftwerk Heegermühle in Eberswalde, andere wie die ehemalige Hufnagelfabrik oder das Messingwerk sollen saniert und neuen Nutzungen zugeführt werden. Dabei sollen denkmalgeschützte Bauten oder Einrichtungen erhalten und für Besucher zumindest von außen erlebbar werden. Ein positives Beispiel der vergangenen Jahre ist der teilweise Wiederaufbau der ehemaligen Borsighalle in Eberswalde, für die noch ein Nutzungskonzept erarbeitet werden soll. Ein anderes positives Beispiel ist der Rofin-Park mit einem Mix aus industrieller oder handwerklicher Nutzung, Freizeit-, Kultur- und gastronomischen Angeboten, in dem auch die Geschichte des Objekts erlebbar bleibt.

Insgesamt zeigen sich noch erhebliche Defizite bei der Vermarktung und beim Erlebbarmachen des industriekulturellen Erbes. Trotz einzelner Informationen auf der Website oder in gedruckten Materialien fehlt ein schlüssiges Konzept, das ein durchgängiges Wegeleit- und Informationssystem ebenso umfasst wie geführte Touren, Audio-Guides oder Virtual-Reality-Angeboten, um die Standorte erlebbar zu machen.

3.2.5 Übernachtungsangebote

In den Gesprächen mit den Kommunen und touristischen Akteur:innen wurde das geringe Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten in der Region Finowkanal und im näheren Umfeld der Wasserstraßen beklagt. Das betrifft gleichermaßen Hotels, Pensionen und Ferienwohnungen wie Biwak- und Campingplätze sowie Wohnmobil-Stellplätze. Die Corona-Pandemie führte dazu, dass das ohnehin geringe Angebot weiter ausgedünnt wurde. Ein Ausbau des Angebots wird von allen Beteiligten als unverzichtbar für die weitere touristische Entwicklung der Region Finowkanal angesehen. Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Stadt Eberswalde zu, wo insbesondere ein Angebot an höherwertigen Unterkünften fehlt.

Ein größeres Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten in Hotels, Pensionen oder Ferienanlagen gibt es nur im Bereich des Werbellinsees und -kanals in den Ortsteilen Altenhof und Eichhorst der Gemeinde Schorfheide. Über mehrere Unterkünfte unterschiedlicher Kategorien verfügen darüber hinaus die zum Amt Britz-Chorin-Oderberg gehörende Gemeinde Chorin sowie die Stadt Oderberg. Das Angebot in Eberswalde beschränkt sich auf wenige Hotels, die sich zum Teil in Randlage befinden und/oder weniger auf touristische Bedürfnisse ausgerichtet sind. In Bad Freienwalde gibt es neben der Kurklinik einige kleinere Hotels und Pensionen. In den anderen Orten entlang von Langem Trödel, Finowkanal und Alter Oder beschränkt sich das Angebot auf einige Ferienwohnungen sowie meist kleinere und einfach ausgestattete Pensionen und Hotels.

Gut ausgestattete Campingplätze im unmittelbaren Umfeld der Wasserstraße gibt es in Eberswalde (Marina Park), Niederfinow (Triangel) und Oderberg (Marina Oderberg). Weitere Campingplätze gibt es im näheren Umfeld, zum Beispiel in Eichhorst am Werbellinsee, am Üdersee in Finowfurt, in Ruhlsdorf, einem Ortsteil von Marienwerder, sowie in Wandlitz-Klosterfelde. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit zu Zelten zum Beispiel an den Wasserwander-Rastplätzen in Finowfurt und Oderberg.

Um mehrtägige Wasserwanderungen mit muskelbetriebenen Booten zu ermöglichen, sollte es im Abstand von höchstens 15, besser zehn Kilometern entlang der Strecken Camping- oder Biwakplätze geben. Das ist im Bereich von Langem Trödel, Finowkanal und Alter Oder bisher nicht durchgängig gegeben.

Verschiedene Campingplätze bieten auch Abstellmöglichkeiten für Wohnmobile. Darüber hinaus gibt es weitere Stellplätze zum Beispiel in der Nähe des Familiengartens und in der Bollwerkstraße in Eberswalde sowie an den Schiffshebewerken in Niederfinow.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über Hotels, Pensionen und Campingplätze im Bereich von Langem Trödel, Finowkanal und Alter Oder:

Name	Adresse	Angebote	Web
Liebenwalde			
Stadthafen Liebenwalde	Berliner Str. 44, 16559 Liebenwalde	Einige Stellplätze für Zelte und WoMo	www.stadthafen-liebenwalde.de
Zerpenschleuse			
Pension Hug&Dim	Liebenwalder Str. 55, 16348 Wandlitz-Zerpenschleuse	Gästezimmer und Biergarten	
Marienwerder			
Marienhafen am Werbelliner Kreuz	Am Wassertor 2, 16348 Marienwerder	Campingplatz und WoMo-Stellplätze	www.yachthafen-marienwerder.de
Eichhorst			
Café Wildau – Pension	Am Werbellinkanal 20, 16244 Schorfheide-Eichhorst	Pension	www.cafe-wildau.de
Finowfurt			

Hotel Auberge	Magistrale 1, 16244 Schorfheide-Finowfurt	Hotel u. Restaurant	www.hotel-auberge-finowfurt.de
Wasserwander- rastplatz	Erzbergerplatz 2, 16244 Schorfheide-Finowfurt	Biwakplatz und WoMo-Stellplatz	
Eberswalde			
Gaststätte u. Pension WOLE	Angermünder Str. 15, 16227 Eberswalde	Pension	
Pension Altes Forsthaus	Alfred-Dengler-Str. 6, 16225 Eberswalde	Pension und FeWo	www.pension-altesforsthaus.de
Hotel Wilder Eber	Heegemühler Str. 12, 16225 Eberswalde	Hotel und Restaurant	www.hotel-eberswalde.de
Central-Hotel	Alfred-Nobel-Str. 2, 16225 Eberswalde	Unterkunft im Technologiepark	www.central-hotel-eberswalde.de
Marina Park Eberswalde	Schleusenstr. 53, 16225 Eberswalde	Hotel, FeWo, WoMo-Stellplatz, Camping	www.marinapark-eberswalde.de
Niederfinow			
Triangel Camping	Dorfstr. 31, 16248 Niederfinow	Campingplatz, Hütten und WoMo-Stellplätze	www.camping-niederfinow.de
Hotel am Schiffshebewerk	Hebewerkstr. 44, 16248 Niederfinow	Hotel und Restaurant	www.hotel-schiffshebewerk.com
Oderberg			
Hotel Riverside Inn	Teufelsberg 5, 16248 Oderberg	Hotel, Restaurant, Biergarten	www.riversideinn.de
Pension Grüne Aue	Hermann-Seidel-Str. 1, 16248 Oderberg	Pension und Restaurant	www.gruene-aue-oderberg.de
Seeblick	Eberswalder Chaussee 20, 16248 Oderberg	Pension, Fewo, Restaurant	www.seeblick-oderberg.de
Marina Oderberg	Alter Bruch 5, 16248 Oderberg	Hotel, Camping, WoMo-Stellplätze	www.marina-oderberg.de
Wasserwander- rastplatz	Bardin, 16248 Oderberg	Biwakplatz	
Hohensaaten			
FeWo Rindfleisch	Hohensaatener Mühlenstr. 2, 16259 Bad Freienwalde	FeHaus und FeWo	

Bralitz

Landhaus Dornbusch	Hauptstr. 5, 16295 Bad Freienwalde-Bralitz	Pension, FeWo und Bauwagen	www.landhaus-dornbusch.de
Odertours	Oderberger Str. 10a, 16295 Bad Freienwalde-Bralitz	Zeltplatz und Ferienhütten	www.odertours.com

Bad Freienwalde

Hotel Lender	Königstr. 49, 16295 Bad Freienwalde	Hotel, Restaurant	www.hotel-lender.de
Pension Wiedmann	Berliner Str. 35a, 16295 Bad Freienwalde	Pension	www.pension-wiedmann.de
Pension am Kurbad	Gesundbrunnenstr. 23, 16295 Bad Freienwalde	Pension	www.bad-freienwalde-ferien.de
Pension Fröhlich	Friedenstr. 6, 16295 Bad Freienwalde	Pension	www.froehlichs-zimmer.de

Tabelle 10: Unterkünfte an der Wasserstraße. Zusammenstellung: team red

3.2.6 Gastronomische und Versorgungs-Angebote

Auch das gastronomische Angebot in der Region Finowkanal entspricht nach den Einschätzungen der meisten Gesprächspartner:innen nur eingeschränkt den Erfordernissen einer touristischen Region; darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass das Angebot nicht für die in einigen Gemeinden wachsende Bevölkerung ausreicht. Auch im Bereich der Gastronomie ist das Angebot in Folge der Corona-Pandemie, aber auch bedingt durch einen Mangel an Arbeitskräften, eher rückläufig. Zudem wird von einigen Gesprächspartner:innen beklagt, dass die Kreativität der Küche zu wünschen übriglässt und es insbesondere an Angeboten mit frischen regionalen Produkten mangelt.

Auch im gastronomischen Bereich konzentriert sich das Angebot insbesondere auf die am Werbellinsee gelegenen Ortsteile Altenhof und Eichhorst der Gemeinde Schorfheide. Jeweils mehrere gastronomische Angebote gibt es darüber hinaus in Marienwerder, Finowfurt, Niederfinow, Oderberg und Bad Freienwalde. In Niederfinow wurde das gastronomische Angebot im Bereich der Schiffshebewerke durch einen Betreiberwechsel aufgewertet. In Eberswalde gibt es insgesamt ein zufriedenstellendes Angebot an Gaststätten, Cafés und Restaurants. Im Ideenmelder wurde allerdings von mehreren Beteiligten eine Ergänzung des Angebots am Finowkanal, auch durch saisonale Gastronomie, gewünscht.

Entlang der Wasserstraße gibt es zwar eine Reihe von Möglichkeiten für Boots- oder Radtourist:innen, sich mit Lebensmitteln zu versorgen, allerdings weist auch dieses Angebot Lücken auf. So gibt es in einigen Orten wie Marienwerder, Niederfinow, Liepe oder Hohenstaaten keine Grundversorgung mit Lebensmitteln. In anderen Kommunen sind Lebensmitteläden nicht im direkten Einzugsgebiet von Liegeplätzen vorhanden. Hinzu kommt generell ein geringes Angebot an regionalen Produkten. Zu den wenigen Ausnahmen gehören zum Beispiel die Produkte der Feinbrennerei in Niederfinow, des Barnimer Brauhauses in Hohenfinow oder der Imkerei Schleusenhonig in Zerpenschleuse.



Abbildung 8: Schiffshebwerke in Niederfinow. Foto: Klaus Klöppel

3.2.7 Touristischer Standort Schiffshebwerke Niederfinow

Einen besonderen Stellenwert für das touristische Gesamtangebot der Region hat der Standort der Schiffshebwerke in Niederfinow. Dort sind wassertechnische Bauwerke aus zwei Jahrhunderten auf engstem Raum erlebbar. Das 1934 fertiggestellte historische Schiffshebwerk zieht schon seit Jahrzehnten Gäste nach Niederfinow, die dort das Heben der Schiffe vom Besucherumgang oder bei einer Fahrt mit einem Ausflugsschiff erleben.

Weil das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde (WSA) die touristische Entwicklung und Vermarktung des Standorts nicht als seine Kernaufgabe ansah, die Besucherzahlen kontinuierlich zurückgingen und sich auch in der Gemeinde zunehmender Unmut über negative Auswirkungen des Tourismus regte, wurde Ende 2018 vom WSA die Erarbeitung eines neuen Standort- und Betreiberkonzeptes für den touristischen Standort in Auftrag gegeben. Gemeinsam mit der Gemeinde, dem Amt Britz-Chorin-Oderberg, dem Landkreis und anderen Partnern wurde nach Lösungen gesucht, wie der touristische Standort langfristig nachhaltig entwickelt und die regionale Wertschöpfung erhöht werden kann. Im Ergebnis des intensiven Prozesses übernahm Mitte 2021 die neugegründete SHW Tourismus- und Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft Niederfinow vom Bund den touristischen Betrieb.

Die Übernahme der touristischen Vermarktung durch die gemeindeeigene Gesellschaft hat in kurzer Zeit zu einer touristischen Belebung des gesamten Bereichs geführt und zugleich zahlreiche neue Beschäftigungsmöglichkeiten sowie eine hohe regionale Wertschöpfung ermöglicht. Es wurden geführte Touren begonnen, für die insbesondere Studierende der HNE Eberswalde eingesetzt wurden. Das gesamte gastronomische Versorgungsangebot wurde neu geordnet, neue Investitionsvorhaben wurden begonnen. Die Eröffnung des neuen Hebwerks Ende 2022 sorgte für ein wachsendes Gästeaufkommen.

Weitere Maßnahmen wie das Erlebbarmachen der historischen Schleusentreppe oder der Bau von Anlegern sollen den touristischen Standort in Zukunft noch stärken. Bereits jetzt ziehen die Schiffshebwerke jährlich weit über 150.000 Gäste an und sind damit ein touristischer Magnet für die gesamte Region. Der Entwicklungsprozess dort kann auch Vorbildfunktion für die Entwicklung und Vermarktung der gesamten Region Finowkanal haben.

3.3 Erreichbarkeit der Wasserstraße und der Schleusen

Die wassertouristische Infrastruktur muss für mannigfaltige Zwecke mit verschiedenen Verkehrsmitteln und zu Fuß erreichbar sein. Für Aktivitäten auf dem Wasser betrifft das die Erreichbarkeit von Anlegestellen für die Fahrgastschiffahrt oder von Verleihstationen (Boote, SUP Boards) sowie die Möglichkeit, eigene Fahrzeuge zu Wasser zu lassen. Die Nutzung eigener Boote bzw. Sportmittel setzt voraus, dass diese zu geeigneten Ein- und Aussetzstellen transportiert werden können. faltboote können ggf. auch per Bahn transportiert werden, leichte Fahrzeuge bei kurzen Anfahrtstrecken gegebenenfalls auch per Fahrrad. Neben geeigneten Anfahrtswegen zu den Ein- und Aussetzstellen der Wasserfahrzeuge werden bei Motorbooten erweiterte Anforderungen an die Infrastruktur gestellt. So müssen Slipanlage sowie Abstellmöglichkeiten für Zug-PKW und Trailer vorhanden sein.

Neben der reinen Fahrt auf den Gewässern besteht im Allgemeinen bei Wassertourist:innen der Wunsch bzw. die Notwendigkeit, auch während der Tour an Land zu gehen. Dieses „Ausschwärmen“ wird bei kurzen Entfernungen zu Fuß erfolgen können, bei längeren Wegen wird die Nutzung von Fahrrädern oder der Angebote des Öffentlichen Verkehrs in den Fokus rücken.

Die Erreichbarkeit der wassertouristischen Infrastruktur umfasst sowohl die An- und Abfahrt zu Beginn und um Ende der Tour als auch die Mobilität an Zwischenstopps. Im Folgenden werden Detailaussagen zur Erreichbarkeit der wassertouristischen Infrastruktur mit dem MIV (= motorisierter Individualverkehr; i.d.R. Pkw) und mit Öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) gegeben.

Im Betrachtungsgebiet gibt es zahlreiche Bahn- und Busangebote, die eine Erreichbarkeit der wassertouristischen Infrastruktur im unterschiedlichen Maße ermöglichen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen

- räumlicher Erreichbarkeit (Lage der Bahnstationen und Bushaltestellen zu den einzelnen Infrastrukturpunkten)
- zeitlicher Erreichbarkeit (Fahrplanangebot der einzelnen Verkehrsmittel über den Bedienzeitraum – ganzjährig oder nur saisonal, Betriebstage werktags und/oder samstags, sonn- und feiertags, tägliche Betriebszeit).

In der Region Finowkanal und in den im Projekt mit betrachteten weiteren Gebieten verkehren Regionalbahnen der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), der Ostdeutschen Eisenbahn (ODEG) und der Deutschen Bahn (DB). Regionalbusse sowie Stadtverkehrslinien in Eberswalde verdichten das Netz Öffentlicher Verkehrsmittel. Die Busverkehre werden von der Barnimer Busgesellschaft (BBG) und der Oberhavel Verkehrsgesellschaft (OVG) betrieben.

Die Erreichbarkeit wurden für wichtige Punkte entlang der Wasserstraße detailliert betrachtet und daraus Schlussfolgerungen zur Weiterentwicklung des Angebots gezogen. Die Standorte werden aufgrund ihrer Bedeutung als Verknüpfungspunkte von den Projektarbeitenden kategorisiert (I = sehr wichtig, II = wichtig, III = weniger oder nicht wichtig).

3.3.1 Stadthafen Liebenwalde (Kat. I)

(FiK km 0,24, nördliches Kanalufer)

Der Stadthafen Liebenwalde als westliches Eingangstor zum Finowkanal liegt rund 200 m von der Einmündung des Finowkanals in den Voßkanal entfernt. Er wurde 2014 neu eröffnet und liegt recht zentral – ca. 800 m Luftlinie vom Marktplatz entfernt. Unmittelbar westlich des Stadthafens quert die Berliner Straße (L21 Zehdenick – Mönchmühle) den Langen Trödel. In direkter Nachbarschaft gibt es einen privaten Kanuverleih.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Im Pkw-Verkehr ist die Erreichbarkeit sehr gut gegeben. Auch durch ausreichende Parkmöglichkeiten und Stellplätze für Wohnmobile bietet sich diese Örtlichkeit als einer der prädestinierten Verknüpfungspunkte Pkw – Wassertourismus am Finowkanal an.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Für die Anbindung des Stadthafens sind derzeit zwei Regionalbuslinien der OVG relevant:

- **BUS 805** S Oranienburg <> Wensickendorf <> Liebenwalde, Bahnhofstr. Die nächstgelegene Haltestelle ist „Liebenwalde, Berliner Straße“ (Fußwegentfernung 650 m). Die Linie verkehrt täglich und weist ein relativ dichtes Angebot auf (werktags in den touristisch relevanten Zeiten mindestens 2-h-Takt, oft auch 1-h-Takt – an Wochenenden und feiertags 2-h-Takt). Die Fahrzeit vom Bhf. Oranienburg beträgt 48 Minuten.
- **BUS 803** S Oranienburg <> Neu Holland <> Liebenwalde <> Liebenthal, Stützpunkt. Die nächstgelegene Haltestelle ist „Liebenwalde, Ernst-Thälmann-Str.“ (Fußwegentfernung 950 m). Auch diese Linie verkehrt täglich mit relativ dichtem Angebot (werktags in den touristisch relevanten Zeiten mindestens 2-h-Takt, oft auch 1-h-Takt – an Wochenenden und feiertags aber nur drei Fahrtenpaare). Fahrzeit vom Bhf. Oranienburg 42 Minuten.

Fazit:

Aufgrund seiner wichtigen Verknüpfungsfunktion wird der Standort in der Kategorie I eingeordnet. Die Erreichbarkeit des Stadthafens Liebenwalde mit dem MIV genügt den Anforderungen; Handlungsbedarf besteht hier nicht. Im Öffentlichen Verkehr genügen beide Regionalbuslinien angebotsseitig den Anforderungen touristischer Mobilität. Aufgrund ihrer Führung direkt am Stadthafen vorbei stellt die Linie 805 das attraktivere Angebot dar.

3.3.2 Zerpenschleuse (Kat. II)

(FiK km 10,19)

Die Schleuse befindet sich am südöstlichen Ortsrand des OT Zerpenschleuse der Gemeinde Wandlitz. Nordöstlich ist das Hafendorf Zerpenschleuse in den vergangenen Jahren neu entstanden. Weiter im Südosten – jenseits des Oder-Havels-Kanals und durch einen Fuß-/Radweg verbunden – liegt die Bahnstation Ruhlsdorf-Zerpenschleuse. An der Kanalstraße befindet sich ein privater Kanuverleih. Einen weiteren Verleih gibt es am Rande von Zerpenschleuse unweit der Bahnstation Ruhlsdorf-Zerpenschleuse.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Die Zerpenschleuse ist straßenseitig von Westen her über die Puschkinstraße erreichbar. Diese verläuft am Südufer des Kanals entlang. Von der L100, die als Berliner Straße den Ort Zerpenschleuse in Nord-Süd-Richtung erschließt und den Finowkanal an der Klappbrücke Zerpenschleuse quert, ist die Schleuse ca. 800 m entfernt. Am Vorhafen am Schleusenoberhaupt befinden sich die öffentliche Slipanlage „Langer Trödel“ und unbefestigte Abstellmöglichkeiten für Pkw. Parkplätze sind nicht ausgewiesen.

Eine begrenzte Zahl von Parkmöglichkeiten gibt es am südlichen Ufer des Finowkanals entlang der Puschkinstraße / Liebenwalder Straße / Kanalstraße. Im Bereich der Forststraße gibt es am nördlichen Ufer eine Einlassstelle für Paddelboote mit Parkplätzen in der Nähe.

Ein weiterer Anschluss ist von der am Südufer des Oder-Havel-Kanals (OHK) verlaufenden L31 gegeben. Die Brücke über den OHK ist nur für Fußgänger:innen und bedingt für Radfahrende nutzbar.

Von Norden her ist die Schleuse nicht über öffentliche Straßen erreichbar, die Zuwegung führt zum Privatgelände Hafendorf Zerpenschleuse. Da am Nordufer der Schleuse an den Vorhäfen sowohl am Oberhaupt- als am Unterhaupt derzeit keine wassertouristischen Aktivitäten möglich sind, ist diese Anbindung für die Erlebbarkeit des Finowkanals nicht relevant. Aufgrund fehlender Querungsmöglichkeit im Schleusenbereich ist die Zugänglichkeit des Nordufers und des Hafendorfes von Süden nicht möglich.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Der Schleusenbereich ist von Westen bzw. Süden von mehreren Bus-Haltestellen und einer Bahnstation aus erschlossen:

Im Regionalbus-Verkehr ist Zerpenschleuse mit den folgenden Linien der BBG erreichbar:

- **902** Wandlitzsee Bahnhof <> Groß Schönebeck, Feuerwehr
- **905** Finowfurt, Post <> Groß Schönebeck, Feuerwehr

Beide Linien bedienen jeweils die Haltestellen „Zerpenschleuse, Dorf“ (900 m Fußweg zur Schleuse) und „Zerpenschleuse, Am Bahnhof“ (450 m Fußweg). Sie verkehren nur werktags; die Linie 902 fast ausschließlich im Schülerverkehr. Auch die Linie 905 weist einige Schulfahrten auf. An Wochenenden und feiertags steht kein und in den Schulferien nur ein eingeschränktes Angebot zur Verfügung.

Vor dem Südufer des Finowkanals befindet sich der Haltepunkt „Ruhlsdorf-Zerpenschleuse“. Dort verkehrt die **RegionalBahn-Linie RB 27** Berlin-Karow <> Groß Schönebeck der NEB. Vom Bahnhof sind es 850 m Fußweg zur Schleuse. Die RB 27 verkehrt täglich; im relevanten Abschnitt Basdorf – Groß Schönebeck im 2-h-Takt. Vom Bahnhof aus liegt der private Kaverleih am Bootshaus Lotti in etwa 200 m Entfernung.

Fazit:

In der Gesamtbewertung wurde Zerpenschleuse als Verknüpfungspunkt der Kategorie II bewertet. Straßenseitig ist die Anbindung der Schleuse zwar nicht optimal; aufgrund der

am Südufer vorhandenen bzw. entwickelbaren Infrastruktur (ausgebaute Pkw-Stellplätze, Slipanlage, Einlassstelle für Kanus, privater Kanuverleih) dürfte sie auch perspektivisch dem aus der wassertouristischen Nutzung resultierenden Aufkommen genügen.

Aufgrund des eingeschränkten Fahrplanangebotes im Regionalbusverkehr genügt die ÖV-Anbindung der Schleuse nur im Bahnverkehr den Anforderungen touristischer Mobilität. Allerdings leidet die Attraktivität durch den relativ langen Fußweg von/zur Bahnstation und die dabei zu passierende Fußgängerbrücke über den Oder-Havel-Kanal. Positiv ist die günstige Lage des Bahnhofs zu einem der beiden örtlichen Kanuverleihe zu bewerten.

3.3.3 Schleuse Ruhlsdorf (Kat. III)

(FiK km 59,23; bei der Stationierung zwischen Langer Trödel und Finowkanal gibt es zwischen Zerpenschleuse und Schleuse Ruhlsdorf einen Stationierungssprung)

Die Schleuse befindet sich – abseits des bebauten Gemeindegebietes – ca. 2,0 km nördlich von Ruhlsdorf.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Die Schleuse ist an der L31 (hier Am Finowkanal) gelegen, die südlich parallel zum Finowkanal verläuft. Auf dem Schleusenunterhaupt quert eine nichtöffentliche Zufahrt zu einem nördlich des Kanals befindlichen Grundstück den Finowkanal. Im Umfeld der Schleuse existieren derzeit keine Parkmöglichkeiten.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

In einer Entfernung von ca. 230 m östlich der Schleuse befindet sich die Bus-Haltestelle „Ruhlsdorf (BAR), Schleuse“. Diese wird von folgenden BBG-Buslinien bedient:

- 890 S Bernau Bhf <> Marienwerder,
- 902 Wandlitzsee Bahnhof <> Groß Schönebeck, Feuerwehr
- 905 Finowfurt, Post <> Groß Schönebeck, Feuerwehr

Während die Linien 902 und 905 vorrangig Schülerverkehrslinien sind und deshalb nur eingeschränkt den Anforderungen touristischer Mobilität genügen, verkehrt die Linie 890 täglich. Damit ist eine gute Erreichbarkeit der Schleuse Ruhlsdorf mit Öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben.

Fazit:

Aktuell ist die Schleuse Ruhlsdorf ein Verknüpfungspunkt der Kategorie III, sie soll aber nach der Sanierung durch die Anlage eines Parkplatzes und weitere Aufwertungen eine größere Bedeutung erhalten. Die Anforderungen bzgl. der Erreichbarkeit der Schleuse mit Öffentlichen Verkehrsmitteln sind im Vergleich zu anderen Schleusenstandorten gering. Das vorhandene Busangebot genügt den Bedürfnissen.

3.3.4 Schleuse Leesenbrück (Kat. III)

(FiK km 61,11)

Die Schleuse Leesenbrück befindet sich am südwestlichen Ende des von Marienwerder. Sie ist aus Sicht der Gemeindevertretung ein guter Ausgangspunkt für den Besuch von Marienwerder zu Fuß.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Straßenseitig ist sie nur über Erschließungsstraßen erreichbar. An den betreffenden Straßen „Schleuse Leesenbrück“ und „Kanalstraße“ bestehen nur sehr eingeschränkte Parkmöglichkeiten.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Die vorhandene Anbindung der Schleuse an Öffentliche Verkehrsmittel ist eher unattraktiv: Die nächstgelegene Bus-Haltestelle „Marienwerder, Kirche“ befindet sich in einer Fußwegentfernung von mehr als 800 m. Hier verkehren die BBG-Linien

- **890** Bernau <> Ruhlsdorf <> Marienwerder
- **905** Finowfurt, Post <> Groß Schönebeck, Feuerwehr

Da die Linie 890 täglich mit einer akzeptablen Fahrthäufigkeit verkehrt, kann sie auch im Urlauber-, Freizeit- und Ausflugsverkehr eine Mobilitätsalternative zum MIV bieten.

Fazit:

Die Schleuse Leesenbrück wird als Verknüpfungspunkt der Kategorie III eingeordnet. Sie hat unter wassertouristischen Gesichtspunkten nur eine Funktion als Schleuse. Serviceeinrichtungen fehlen, scheinen auch in Zukunft nicht erforderlich und sind aus räumlichen Gründen nur schwer einzuordnen. Damit bestehen auch keine weitergehenden Anforderungen bezüglich der Erreichbarkeit mit dem Auto und mit Öffentlichen Verkehrsmitteln. Um Gäste in Richtung Marienwerder zu lenken, bedarf es einer Beschilderung vor Ort.

3.3.5 Schleuse Grafenbrück (Kat. III)

(FiK km 63,30)

Mehr als 2,2 km östlich der bebauten Areale in Marienwerder entfernt, liegt die Schleuse Grafenbrück in landschaftlich attraktiver Umgebung. In direkter Nachbarschaft gibt es die direkt am Radweg Berlin-Usedom gelegene Gaststätte „Der Schleusengraf“. Sie macht den Standort zusätzlich attraktiv, allerdings gibt es von touristischen Akteur:innen und in Bewertungsportalen viele negative Kommentare zur Gästefreundlichkeit und zur Qualität des Angebots.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Die Kfz-Zufahrt von Marienwerder zur Schleuse ist nur über Anliegerstraßen (Steinfurter Straße) und Wege möglich. Größtenteils besitzen diese einen geringen Straßenquerschnitt. Das letzte Teilstück der Zufahrt ist noch unbefestigt. Nach Beobachtungen des ZRF wird in

dem Areal bereits jetzt wild geparkt, weshalb eine Legalisierung durch die Anlage eines Parkplatzes nördlich der Schleuse überlegt wird.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Es besteht keine akzeptable Anbindung der Schleuse Grafenbrück an den Bus- oder Bahnverkehr.

Fazit:

Die Schleuse Grafenbrück wird als Verknüpfungspunkt der Kategorie III eingeordnet. Auch wenn dort Parkmöglichkeiten und eine Aufwertung des Areals geplant sind, wird sie auch künftig eher als Standort inmitten der Natur eine Rolle spielen – erreichbar in erster Linie auf dem Wasser, zu Fuß oder per Rad. Aufgrund der Abmessungen und des Zustands der Zufahrtsstraße wäre eine Anbindung an das Bus-Liniennetz nur schwer zu realisieren und stünde auch nicht in einem vernünftigen Aufwand zum Nutzen.

3.3.6 Schleuse und Wasserwanderrastplatz Schöpfung (Kat. I)

(FiK km 67,50)

Die Schleuse Schöpfung liegt im Zentrum der Gemeinde Finowfurt. Sie besitzt sehr gute Verkehrsanbindungen – sowohl für den MIV als auch im ÖPNV. Die Projektbearbeitenden sehen sie als westliches Eingangstor eines mehr als 11 km langen innerstädtischen „Erlebnisbereiches Finowtal“, der bis zum Marina Park in Eberswalde reicht.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Straßenseitig ist die Schleuse sowohl vom überregionalen Straßensystem der Bundesautobahnen als auch von regionalen und lokalen Straßen überdurchschnittlich gut erreichbar. Von der Anschlussstelle 12 Finowfurt der BAB 11 Berliner Ring, AD Barnim – Szczecin/Stettin wird die Schleuse bereits nach 1,4 km erreicht. Ab Berliner Zentrum beträgt der Anfahrtsweg rund 50 km. Von der in West-Ost-Richtung verlaufenden Bundesstraße 167 ist nur eine Stichfahrt von ca. 400 m nötig, um zum Umfeld der Schleuse zu gelangen.

Im direkten Schleusenumfeld gibt es mehrere öffentliche Parkplätze. Vom Parkplatz am Erzbergerplatz besteht die Möglichkeit, Paddelboote direkt zu Wasser zu lassen. Dort stehen am Wasserwanderrastplatz auch vier Wohnmobil-Stellplätze zur Verfügung.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

In einer akzeptablen Entfernung von 450 m südlich der Schleuse liegt die Haltestelle „Finowfurt, Post“. Sie wird bedient von den BBG-Buslinien

- **910** Eberswalde, Südend <> Finowfurt, Heideufer
- **917** Eberswalde, Busbahnhof <> Joachimsthal
- **905** Finowfurt, Post (Endhaltestelle) <> Groß Schönebeck, Feuerwehr

Der BUS 910 verkehrt werktags im 30-Minuten-Takt, an Wochenenden sowie feiertags nur zweistündlich. Mit dieser Linie wird bei einer Fahrzeit von 18 Minuten auch eine attraktive Anbindung an den Bahn-Fern- und Regionalverkehr in Eberswalde Hbf. ermöglicht.

Die Linie 917 wird saisonal von Ostern bis Ende Oktober an den Wochenenden im 2-Stunden-Takt betrieben. Sie hat eine besondere touristische Bedeutung durch die Anbindung des Werbellinsee mit den Orten Altenhof, Eichhorst und Joachimsthal. Der BUS 917 erschließt damit das besonders attraktive Kerngebiet der Schorfheide. Die Linie 905 ist aufgrund ihres vorherrschenden Charakters als Schülerverkehrslinie touristisch weniger nutzbar.

Fazit:

In der Gesamtbewertung wurde die Schleuse Schöpfurth als Verknüpfungspunkt der Kategorie I eingeordnet, da sie sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr wie mit Öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar ist und einen direkten Zugang zum Finowkanal bietet (Einlassstelle für Kanus und Verleih von Booten).

3.3.7 Wasserwanderrastplatz Messingwerkhafen (Kat. II)

(FiK km 70,3)

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Dieser Wasserwanderplatz im Ortsteil Finow der Stadt Eberswalde ist über die Altenhofer Straße komfortabel an das städtische Straßennetz angebunden. So wird die Bundesstraße B167 (hier Eberswalder Straße) nach ca. 750 m erreicht. Unmittelbar am Wasserwanderrastplatz stehen mehrere Parkplätze zur Verfügung, sodass dort auch der Einlass von mitgebrachten Paddelbooten möglich ist.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Der Wasserwanderrastplatz liegt im Einzugsbereich der Haltestelle „Finow, Erich-Steinfurt-Straße“ in der Altenhofer Straße. Hier verkehren folgende BBG-Buslinien:

- **864** Eberswalde, Busbahnhof <> Clara-Zetkin-Siedlung
- **915** Eberswalde, Busbahnhof <> Altenhof <> Seezeit Werbellinsee

Während die Linie 864 eher innerstädtischen Verkehrsaufgaben und der Anbindung von Lichterfelde (OT von Finowfurt) dient, besitzt die Linie 915 durch die Anbindung von Altenhof, der Seezeit Werbellinsee und des Werbellinsees eine erhebliche touristische Bedeutung. Beide Linien verkehren täglich mit attraktiven Takten.

Eine zweite ÖV-Haltestelle („Finow, Großer Stern“), die sich an der B167 (hier Eberswalder Straße) befindet, ist vom Wasserwanderrastplatz zwar erst nach einem Fußweg von ca. 1,0 km erreichbar. Hier hält auch die bereits erwähnte Linie **910** als Anbindung zum Eberswalder Hauptbahnhof.

Fazit:

Der Messingwerkhafen wurde als Verknüpfungspunkt der Kategorie II eingeordnet, da es eine vergleichsweise gute ÖV-Anbindung gibt und hier die Möglichkeit besteht, unweit des Parkplatzes sein Paddelboot zu Wasser zu lassen.

3.3.8 Schleuse Heegermühle (Kat. III)

(FiK km 71,01)

Die Schleuse Heegermühle ist die westlichste von insgesamt sechs Schleusen des Finowkanals, die sich auf Eberswalder Stadtgebiet befinden.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Die Anbindung erfolgt von der Angermünder Straße nur über eine südlich des Finowkanals gelegene, sehr enge Anliegerstraße mit eingeschränkter Wendemöglichkeit unmittelbar an der Schleuse. Parkmöglichkeiten im Schleusenumfeld bestehen nicht.

Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr:

Die nächstgelegene ÖV-Haltestelle „Finow, Großer Stern“ ist erst mit einem Fußweg von über 500 m zu erreichen. Allerdings ist dort ein vielfältiges Angebot an Stadt- und Regionalverkehrslinien der BBG nutzbar.

Fazit:

Die Schleuse Heegermühle hat als Verknüpfungspunkt keine Bedeutung, zumal sich im Umfeld kaum relevante touristische Angebote befinden, und wird in die Kategorie III eingeordnet. Für eine Entwicklung des ÖV- und MIV-Angebots gibt es keinen Bedarf.

3.3.9 Schleuse Wolfswinkel (Kat. III)

(FiK km 72,88)

Die Schleuse Wolfswinkel liegt auf dem Stadtgebiet und ist von viel Grün umgeben. In der Nähe liegt das Gelände der ehemaligen Papierfabrik, wo verschiedene wassertouristische Angebote entstehen sollen.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Die Schleuse Wolfswinkel liegt ca. 300 m nördlich parallel zur Straßenhauptachse B167 (hier Eberswalder Str.). Trotz der geringen Entfernung zur Hauptstraße ist die Zufahrt von Süden mit dem PKW nur eingeschränkt über den zu den Kleingartenanlagen führenden unbefestigten Anliegerweg Wolfswinkel möglich (Fahrtstrecke ca. 600 m). An der Schleuse ist platzmäßig eine Pkw-Abstellung möglich, aber Parkplätze sind nicht ausgewiesen. Eine direkte Pkw-Zufahrt zum Nordufer der Schleuse ist nicht gegeben und auch nicht notwendig.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Von der Haltestelle „Eberswalde, Wolfswinkel“, wo diverse Stadt- und Regionalbuslinien der BBG verkehren, ist die Schleuse mit einem Fußweg von ca. 700 m erreichbar.

Fazit:

Als Verknüpfungspunkt hat die Schleuse Wolfswinkel aufgrund der eingeschränkten Erreichbarkeit mit ÖV und MIV keine Bedeutung und wird in der Kategorie III eingeordnet.

3.3.10 Schleuse Drahthammer (Kat. II)

(FiK km 73,9)

Die Schleuse Drahthammer befindet sich direkt am Familiengarten Eberswalde, der sich von der Hubbrücke Lichterfelder Straße im Westen über fast 1,5 km am Südufer des Finowkanals entlangzieht. Im Bereich des Familiengartens gibt es eine Anlegestelle für Kanus und eine Kanuvermietung, außerdem starten von dort Fahrten mit dem „Biberfloß“. Im Umfeld gibt es weitere touristische Angebote, u.a. in dem nahegelegenen Rofin-Park.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Der Bereich der Schleuse ist per Pkw nicht erreichbar, da die Straße Drahthammer Schleuse am Nordufer nur für Anlieger geöffnet ist und in der östlichen Verlängerung als Teil des Treidelwegs nur zu Fuß oder per Rad nutzbar ist. Im Umfeld des Familiengartens gibt es allerdings zahlreiche Parkmöglichkeiten für Pkw.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Öffentliche Verkehrsmittel bieten sich als eine interessante Mobilitätsalternative an, wenn auch der Weg zu den nächstgelegenen ÖV-Haltestellen „Eberswalde, Eisenspalterei/Familiengarten“ und „Eberswalde, Spechthausener Straße“ am Knoten B167/Lichterfelder bzw. Spechthausener Str. rund 600 m beträgt. Dort besteht ein dichtes Angebot an Stadt- und Regionalverkehrslinien der BBG.

Fazit:

Aktuell hat die Schleuse Drahthammer als Verknüpfungspunkt nur eine eingeschränkte Bedeutung, wird allerdings aufgrund der touristischen Entwicklungspotenziale in Kategorie II eingeordnet.

3.3.11 Schleuse Kupferhammer (Kat. III)

(FiK km 75,90)

Die Schleuse Kupferhammer liegt etwa 850 m Fußweg vom Bahnhof Eberswalde entfernt. Sie ist damit die einzige Schleuse des Finowkanals, die von den Fahrgästen der Bahn (Fernzüge, RegionalExpress- und RegionalBahn-Züge) fußläufig erreichbar ist.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Die Erreichbarkeit per Pkw ist nur sehr eingeschränkt möglich. Der Kupferhammerweg als gut frequentierte innerörtliche Verkehrsverbindung tangiert die Schleuse am Südufer des

Kanals unmittelbar, im Umfeld sind aber keine öffentlichen Parkmöglichkeiten vorhanden. Wer mit dem MIV anreist, müsste auf weiter entfernte Parkmöglichkeiten im Umfeld des Bahnhofs ausweichen. Am Nordufer befinden sich in unmittelbarer Schleusennähe zahlreiche bebaute Privatgrundstücke, die mit engen Anliegerstraßen erschlossen werden. Dort stehen nur sehr eingeschränkt Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Auf der parallel zum Finowkanal verlaufenden Verkehrsachse B167/Eisenbahnstraße verkehren zahlreiche Buslinien des Stadt- und Regionalverkehrs der BBG. Von der nächstgelegene Haltestelle „Eberswalde, Schöpfurter Straße“ ist die Schleuse mit einem Fußweg von 550 m erreichbar. Die Anbindung an den Bahnverkehr wurde bereits dargestellt.

Fazit:

Aktuell hat die Schleuse aus Sicht der Projektbearbeitenden als Verknüpfungspunkt noch keinen großen Stellenwert (Kategorie III), allerdings durch eine dort mögliche Angebotsentwicklung ein großes Potenzial für die Zukunft.

3.3.12 Anlegestelle Finowkanal-Park (Kat. II)

(FiK km 77,25)

Dieser Wasserwanderrastplatz befindet sich in zentraler Innenstadtlage an der Stadtpromenade am Südufer des Kanals. Aufgrund von Vandalismus wurden die technischen Anlagen abgebaut. Ein Anlegen ist für motorisierte und muskelbetriebene Boote aber möglich. Aufgrund der günstigen Lage sind zahlreiche Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen gut zu Fuß erreichbar. Gastronomische Angebote, zum Teil im unmittelbaren Umfeld, erweitern die Nutzungsmöglichkeiten.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Der Wasserwanderrastplatz ist per Pkw sehr gut erreichbar; Parkplätze im unmittelbaren Umfeld sind allerdings derzeit entweder für Nutzende des Restaurants „La Gondola“ reserviert oder als Dauerparkplätze vermietet.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Öffentliche Verkehrsmittel stellen eine interessante Mobilitätsalternative dar, der Fußweg zur nächstgelegenen ÖV-Haltestelle „Eberswalde, Friedrich-Ebert-Str.“ ist aber mit 650 m relativ weit entfernt. Dort besteht ein dichtes Angebot an Stadtverkehrslinien der BBG. Mit ca. 350 m zwar näher, aber etwas abseits des attraktiven Innenstadtquartiers gelegen, ist die Haltestelle „Eberswalde, Arbeitsamt“, die von weiteren Stadtlinien bedient wird.

Fazit:

Aufgrund der guten Zugänglichkeit mit dem MIV wird – trotz der nicht optimalen ÖV-Anbindung – eine Zuordnung als Verknüpfungsstelle der Kategorie II vorgenommen. Die Anlegestelle Finowkanalpark kann mit der räumlichen Nähe zur Innenstadt punkten. Weitere Angebotsentwicklungen sind an diesem Standort möglich, womit auch die Bedeutung als Verknüpfungspunkt steigen kann.

3.3.13 Anleger Stadtpromenade (Kat. II)

(FiK km 77,8)

Im Zusammenhang mit der Landesgartenschau wurde 2002 auch der Kanuanleger Stadtpromenade und sein attraktives Umfeld im Mündungsbereich der Schwärze in den Finowkanal geschaffen. Er bietet sich als direkten Zugang zum Eberswalder Zentrum an. Nach einem Fußweg von nur 350 m durch die Grünanlage entlang der Schwärze und Teile der historischen Innenstadt wird der Eberswalder Markt erreicht.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Obwohl die stark frequentierte B167/Eisenbahnstraße unmittelbar südlich am Areal vorbeiführt, gibt es durch die Einbettung des Anlegers Stadtpromenade in einen Grünzug und den Fußgängerbereich entlang des Finowkanal-Südufers keine direkte Zufahrt. Parkplätze sind jenseits der Bundesstraße vorhanden. Direkt am Südufer des Finowkanals gibt es Parkflächen, die aber derzeit nicht öffentlich nutzbar sind.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Die nächstgelegenen ÖV-Haltestelle ist „Eberswalde, Am Markt“ in 300 m Fußwegentfernung, die von zahlreichen Stadt- und Regionalbuslinien der BBG bedient wird.

Fazit:

Aufgrund seiner zentralen Lage wird der Standort als Verknüpfungspunkt der Kategorie II gewertet.

3.3.14 Stadtschleuse Eberswalde (Kat. I)

(FiK km 77,9)

Die Stadtschleuse Eberswalde liegt zentral nördlich des Stadtzentrums. Die Luftlinienentfernung zum Markt beträgt etwas mehr als 300 m. Durch die räumlich exponierte Lage ist der Standort im höchsten Maß geeignet, die Zusammengehörigkeit von Finowkanal und Stadt zu veranschaulichen. Das gesamte Areal ist zu Fuß sehr gut erreichbar und erlebbar.

Die Stadtschleuse Eberswalde ist die älteste Schleusenanlage am Finowkanal. Die wasserbaulichen Anlagen der vorhandenen Schleuse und Überläufe, die weitestgehend in ihrer historischen Gestalt erhalten sind bzw. 2002 im Zuge einer denkmalgerechten Sanierung wieder hergerichtet wurden, bilden ein eindrucksvolles Ensemble, das nicht nur wasser-touristisch genutzt werden kann, sondern auch als Denkmalkomplex zu einer touristischen Attraktion entwickelt werden kann.

Am Standort gibt es die Möglichkeit zum Anlegen für Motorboote sowie zur Miete von Kanus.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Durch die zentrale Lage ist die Stadtschleuse mit dem MIV sehr gut erreichbar. Unmittelbar an der Anlage ist auf dem Nordufer in der Nähe des oberen Vorhafens eine begrenzte Zahl von Parkplätzen vorhanden; weitere Parkmöglichkeiten bestehen am Straßenrand der

Schleusenstraße. Mehrere größere Parkplätze sind südlich der Schleuse im Umfeld der Rathauspassage nutzbar. Diese dienen vor allem als zentrumsnahe Innenstadtparkplätze und sind deshalb tagsüber gut ausgelastet.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Von der Stadtschleuse Eberswalde ist die zentrale ÖV-Haltestelle „Eberswalde, Am Markt“ gut erreichbar (400 m Fußwegentfernung). Eine weitere Haltestelle „Eberswalde, Robert-Koch-Straße“ befindet sich in der Breiten Straße in einer Fußwegentfernung von ca. 300 m nordwestlich des Areals. Sie wird gleichfalls von zahlreichen Stadt- und Regionalbuslinien der BBG bedient.

Fazit:

Aufgrund der guten Anbindung und der wassertouristischen Angebote wird der Standort als Verknüpfungspunkt der Kategorie I gewertet. Grundsätzlich bietet das Areal vielfältige Möglichkeiten zur touristischen Aufwertung.

3.3.15 Marina Park Eberswalde (Kat. I)

(FiK km 78,7)

Der Marina Park Eberswalde mit seinem umfangreichen wassertouristischen Angebot, mit Übernachtungsmöglichkeiten einschließlich Caravan-Stellplätzen und einem Restaurant liegt ca. 1 km nordöstlich des Stadtzentrums am Nordufer des Finowkanals. Obwohl sich der Marina Park in einem weitestgehend un bebauten Umfeld befindet, sehen die Projektbearbeitenden ihn als östliche Grenze des vorgeschlagenen „Erlebnisbereiches Finowtal“, der im Westen in Finowfurt an der Schleuse Schöpfurth seinen Anfang nimmt.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Straßenseitig ist der Marina Park gut angebunden. Er ist erreichbar über die Schleusenstraße, die in der Nähe der Stadtschleuse Eberswalde über die Breite Straße an das innerstädtische Hauptstraßennetz angebunden ist, und die unmittelbar westlich das Areal begrenzende Straße Am Schwimmbad. Die Schleusenstraße führt auf ungefähr der Hälfte ihrer Länge durch ein Wohngebiet, der durch den Marina Park induzierte Verkehr ist aber auch bei stärkerer Besucherfrequenz von der Art und Menge als stadtverträglich einzuschätzen. Die Entfernung von der Brücke der Breiten Straße über den Finowkanal bis zum Marina Park beträgt ca. 1,1 km; vom Marktplatz sind es 1,4 km. Parkgelegenheiten stehen auf dem Gelände des Marina Parks in ausreichender Zahl zur Verfügung.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Von der nächstgelegenen Bus-Haltestelle „Eberswalde, Robert-Koch-Straße“ in der Breiten Straße, die in dichter Folge von verschiedenen Stadt- und Regionalverkehrslinien der BBG bedient wird, ist zum Marina Park ein langer Fußweg von 1 km zu absolvieren. Bedingt durch nicht vorhandene Linienführungsalternativen lässt sich die Anbindung nicht verbessern.

Fazit:

Trotz der nicht gegebenen ÖV-Anbindung ist aus Sicht der Projektbearbeitenden der Marina Park aufgrund der vielfältigen Möglichkeiten der Verknüpfung zwischen dem MIV und Angeboten auf dem Wasser in die Kategorie I einzuordnen.

3.3.16 Schleuse Ragöse (Kat. III)

(Fik km 81,0)

Ca. 3,5 km nordöstlich des Stadtzentrums befindet sich die letzte der sechs auf dem Stadtgebiet von Eberswalde liegenden Schleusen des Finowkanals in unberührter Natur. Im Schleusenumfeld sind auf dem Nordufer wenige Gebäude auf Privatgrundstücken vorhanden. Relikte des ehemaligen Ausflugslokals Ragöser Schleuse (ex. „Forellenhof“) erinnern an die einstige touristische Bedeutung des Standortes. Im Unterhafen existiert eine Bootsanlegestelle mit einer Kapazität von maximal sechs Booten sowie ein Schifflanleger

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Die Zufahrt zur Schleuse ist von Westen her von der L291 Eberswalde – Liepe (hier Marcherslust bzw. Försterei Kahlenberg) möglich. Die Strecke führt auf einer Länge von etwa 650 Meter über einen Plattenweg, der sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Offizielle Parkmöglichkeiten sind im Schleusenumfeld nicht ausgewiesen.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Die Schleuse ist mit Öffentlichen Verkehrsmitteln praktisch nicht erreichbar – von der nächstgelegene Bushaltestelle der BBG (Linien 865 und 922) „Eberswalde Gropius Krankenhaus“ wäre ein Fußweg von 2,4 km zurückzulegen.

Fazit:

Als Verknüpfungspunkt hat die Ragöser Schleuse aus Sicht der Projektbearbeitenden keine Bedeutung (Kategorie III). Auch künftig ist sie weiterhin als „ruhiger Wasserwanderrastplatz im Grünen“ nutzbar und könnte ggf. durch eine behutsame Entwicklung nachhaltiger Infrastruktur weiter ertüchtigt werden.

3.3.17 Schleuse Stecher (Kat. III)

(FiK km 84,39)

Die Schleusenanlage liegt am Wohnplatz Stecherschleuse der Gemeinde Niederfinow. Sie ist an die nördlich des Finowkanals verlaufenden Dorfstraße angebunden, die eine Verbindung zum Ortszentrum Niederfinow bietet und auch als Zufahrt zum Campingplatz Triangel dient.

Erreichbarkeit mit dem MIV:

Die Zufahrt mit dem Pkw ist von Osten her möglich. Vom Zentrum Niederfinow – ab Abzweig von der L29 Hohenfinow – Oderberg (hier Hohenfinower Straße/Hebwerkstraße) bis zur Schleuse sind es 2,0 km. Parkmöglichkeiten an der Schleuse existieren nicht.

Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr:

Es besteht eine Busanbindung zur Schleuse. Von der Haltestelle „Niederfinow, Stecherschleuse Wendeschleife“ (BBG-Linie 916) ist ein Fußweg von 280 m zu überwinden. Allerdings ist die Anbindung des Wohnplatzes Stecherschleuse mit der Buslinie **916** auf den Schülerverkehr ausgerichtet und touristisch praktisch nicht nutzbar.

Über den Bahnhof Niederfinow ist zur An- und Abfahrt die **Regionalbahnlinie RB60** Eberswalde – Frankfurt/Oder nutzbar. Sie verkehrt täglich – zwischen Eberswalde und Wriezen im 1-h-Takt und weiter nach Frankfurt/Oder im 2-h-Takt. Die Entfernung vom Bahnhof zur Schleuse beträgt 2,5 km.

Fazit:

Aufgrund der schlechten Erreichbarkeit ist der Standort als Verknüpfungspunkt ohne Bedeutung (Kategorie III). Eine Aufwertung erscheint angesichts der fehlenden Möglichkeiten zur Schaffung von Parkplätzen nicht möglich.

3.3.18 Schleuse Liepe / Schiffshebewerke (–)

(FiK km 88,91)

Die Schleuse Liepe gehört zur Gemeinde Liepe und liegt etwa einen Kilometer unterhalb der Schiffshebewerke. Kurz hinter der Lieper Schleuse endet der Finowkanal. Die Schleuse kann aufgrund ihrer Lage touristisch im Zusammenhang mit dem Erlebnisbereich rund um die Schiffshebewerke gesehen werden. Dort finden unter anderem Ausflugsfahrten per Schiff durch die Hebewerke statt.

Erreichbarkeit für den MIV:

Ein öffentlicher Zugang für den MIV zur Lieper Schleuse existiert nicht. Parkmöglichkeiten gibt es auf dem kostenpflichtigen Parkplatz der Schiffshebewerke. Von dort kann die Schleuse Liepe auf einem etwa 850 m langen Fußweg erreicht werden.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln:

Die nächstgelegene Bushaltestelle „Niederfinow, Schiffshebewerk“ befindet sich in einer Entfernung von etwa 350 m zum Infozentrum der Schiffshebewerke, zur Lieper Schleuse sind es etwa 1.200 m. Die BBG-Buslinie **916** Eberswalde <> Niederfinow <> Liepe <> Oderberg verkehrt in den Kernzeiten montags bis freitags fast jede Stunde, am Sonnabend und Sonntag jedoch nur dreimal am Tag. Insgesamt ist die Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln deshalb nur eingeschränkt gegeben.

Fazit:

Die Schleuse Liepe hat als Verknüpfungspunkt praktisch keine Funktion. Der Standort der Schiffshebewerke hat aktuell als Verknüpfungspunkt nur eine eingeschränkte Bedeutung. Durch die geplante Angebots- und Infrastrukturentwicklung, die unter anderem den Bau von Anlegern umfasst, besteht hier allerdings das Potenzial für einen Verknüpfungspunkt der Kategorie I.

3.3.19 Anlegestelle Bollwerk Oderberg (Kat. II)

(Station OHK km 85,6)

Die Anlegestelle der Fahrgastschiffahrt Oderberg befindet sich ca. 250 m flussabwärts der Oderberger Stadtbrücke (Bundesstraße B158) am Südufer der Alten Wriezener Oder. Von hier aus bietet die Reederei Schlößin Fahrten in den Finowkanal sowie zu anderen Zielen an. 100 m vor dem Bollwerk Oderberg ist der Standort des Kanuverleihs Oderberg. Direkt am Anleger ist ein Ein- und Ausstieg für Passagiere der Fahrgastschiffe gegeben, die mit Reisebussen anreisen; dort besteht eine begrenzte Parkmöglichkeit für diese Busse.

Erreichbarkeit für den MIV

Straßenseitig ist die Anlegestelle an die Hermann-Seidel-Straße angebunden. Dabei beträgt die Entfernung vom Abzweig B158 knapp 300 m. Parkmöglichkeiten sind vor Ort vorhanden. Durch die Nähe zur Bundesstraße ist die Erreichbarkeit mit dem MIV sehr gut.

Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln

In unmittelbarer Nähe des Binnenschiffahrtsmuseum Oderberg, das zentral am Abzweig von der B158 liegt, befindet sich die Bus-Haltestelle „Oderberg, Museum“. Hier enden die UVG-Linie **463** Angermünde <> Oderberg und die BBG-Linien **873** Bad Freienwalde <> Oderberg. Beide Linien sind nur eingeschränkt touristisch nutzbar (Linie 463 nur mo-fr, Linie 873 zusätzlich zwei Fahrtenpaare samstags). Von der Haltestelle ist die Anlegestelle nach einem Fußweg von weniger als 200 m erreicht. Eine von der räumlichen Entfernung zwar deutlich schlechtere; bzgl. des Angebotes aber touristisch besser nutzbare Verbindung bietet sich mit dem BBG-Linie **916** Eberswalde <> Oderberg. Die zur Anlegestelle nächstgelegene Haltestelle ist „Oderberg, Stadtmitte“. Diese liegt in einer Fußwegentfernung von 650 m. Dabei führt der Fußweg über die Oderberger Stadtbrücke und bietet somit zumindest ein Sightseeing-Erlebnis.

Fazit:

Der Verknüpfungspunkt wird in die Kategorie II eingeordnet, da hier mit dem MIV gut und mit dem ÖPNV zumindest eingeschränkt der Anleger der Fahrgastschiffahrt sowie der Kanuverleih erreichbar sind.

3.3.20 Marina Oderberg (Kat. II)

(Station OHK km 87,0)

Die Marina Oderberg liegt ca. 2 km vom Oderberger Zentrum entfernt am Südufer der Wriezener Alten Oder. Der Yachthafen mit seinem umfangreichen wassertouristischen Service, mit Übernachtungsmöglichkeiten und Gastronomie empfiehlt sich als Ausgangspunkt oder auch als Zwischenstation für längere Bootstouren.

Erreichbarkeit für den MIV:

Mit dem MIV ist der Standort aus Richtung Oderberg über die Hermann-Seidel-Straße gut zu erreichen, vor Ort gibt es ausreichend Parkplätze.

Erreichbarkeit mit dem ÖPNV:

Der Standort ist mit Öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar.

Fazit:

Aufgrund der guten Erreichbarkeit mit dem MIV und der Angebote auf dem Wasser wird der Standort als Verknüpfungspunkt der Kategorie II betrachtet.

3.3.21 Bewertung der touristischen Nutzbarkeit des ÖV-Angebots

Das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel wird hier insbesondere betrachtet hinsichtlich

- der Erreichbarkeit der Region Finowkanal von wichtigen touristischen Quellmärkten
- der Erreichbarkeit von Start- und Zielpunkten für wassertouristische Aktivitäten
- der Erreichbarkeit touristischer Ziele
- der Verknüpfung touristischer Ziele

Den wichtigsten Quellmarkt bildet der Großraum Berlin. Am besten erreichbar ist von dort der Hauptbahnhof Eberswalde (Direktverbindung ab Berlin Hbf. mindestens im Stundentakt). Per Linienbus sind vom Bahnhof aus zahlreiche touristische Sehenswürdigkeiten oder Start- und Zielpunkte für wassertouristische Aktivitäten in Eberswalde und Umgebung erreichbar. Der Bahnhof bietet sich auch als Start und Ziel von Radtouren in der Region an. Ein Problem stellt hier aber die teils starke Auslastung des RegionalExpress RE3, insbesondere an Wochenenden dar, was die Mitnahme von Fahrrädern erschwert. Eine Entlastung könnte hier durch ein Vermietangebot am Hauptbahnhof Eberswalde entstehen.

Die Bahnhöfe Niederfinow, Falkenberg und Bad Freienwalde sind von Berlin aus mit Umstieg in Eberswalde erreichbar; in der Regel gibt es hier kurze Umsteigezeiten. Auch diese Orte eignen sich als Start und Ziel von Radtouren, der Bahnhof Bad Freienwalde auch für Stadtbesichtigungen oder Ausflugsfahrten per Bus ins Oderbruch. Der Bahnhof Niederfinow ist nur eingeschränkt für die Besichtigung der Schiffshebewerke Niederfinow zu nutzen, da er etwa drei Kilometer entfernt von diesen liegt und an Wochenenden die Buslinie 916 nur dreimal täglich zwischen Bahnhof und Schiffshebewerken verkehrt. Auch der Campingplatz Triangel ist schlecht mit dem ÖPNV zu erreichen, allerdings wird von den Betreiberinnen ein Transfer für Gäste organisiert.

Der Bahnhof Ruhlsdorf-Zerpenschleuse ist mit der RB27 an Berlin-Karow angebunden. Der Bahnhof ist der einzige in der Region Finowkanal, an dem ein direkter Zugang zu wassertouristischen Angeboten möglich ist. Das Bootshaus Lotti als Ausgangspunkt für Kanutouren liegt nur etwa 200 Meter entfernt. Die Mitnahme von Fahrrädern ist auf der Linie aufgrund der begrenzten Kapazitäten insbesondere am Wochenende und in Ferienzeiten schwierig, aber in Bootshaus Lotti können auch Räder für einen Ausflug gemietet werden.

Zum Erleben der Region Finowkanal gibt es verschiedene Möglichkeiten, One-Way-Touren entlang von Finowkanal und Odergewässern mit Rückfahrt per Bahn zu organisieren, zum Beispiel als Radtour von Eberswalde nach Niederfinow oder über Oderberg weiter nach Bad Freienwalde. Eine weitere Möglichkeit ist eine Radtour von Eberswalde über Niederfinow und weiter nach Chorin, mit Rückfahrt von dort per Bahn. Eingeschränkt möglich ist auch die Verknüpfung unterschiedlicher Ziele mit Linienbussen. So verbindet die Buslinie

916 den Bahnhof Eberswalde mit den Schiffshebewerken Niederfinow, Liepe und Oderberg. Richtung Westen verbindet die Buslinie 910 verschiedene Ziele zwischen Bahnhof Eberswalde und Finowfurt. Allerdings gibt es von Finowfurt keine weiterführende Linie Richtung Zerpenschleuse und Liebenwalde.

Das bestehende Angebot bietet nur eingeschränkte Möglichkeiten, um One-Way-Touren auf dem Wasser bei Rückfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu organisieren. Möglich wäre das zum einen auf dem Abschnitt zwischen den Schleusen Schöpfungurth und Stadthafen Eberswalde unter Nutzung des Angebots an Stadtbussen, zum anderen auf der OHW zwischen den Schiffshebewerken Niederfinow und Oderberg unter Nutzung der Buslinie 916. Die Schaffung einer Anlegestelle in Niederfinow würde zudem One-Way-Touren ab Eberswalde bei Rückfahrt mit Bus oder Bahn möglich machen.



Abbildung 9: Der Bahnhof Ruhlsdorf-Zerpenschleuse liegt nahe am Finowkanal. Foto: Klaus Klöppel

4. Touristische Infrastruktur- und Angebotsentwicklung

Die Ergebnisse in diesem Kapitel wurden durch Vor-Ort-Betrachtungen, Analysen und Gespräche mit regionalen Akteur:innen gewonnen. Ergänzend wurden Best-Practice-Beispiele aus anderen Regionen auf ihre Übertragbarkeit in die Region Finowkanal betrachtet.

4.1 Touristische Entwicklungsziele für die Region Finowkanal

Der Finowkanal, dessen Bau vor mehr als 400 Jahren begann, sollte nicht nur die Flusssysteme von Oder und Havel verbinden und den Gütertransport zu Wasser erleichtern. Sein Ausbau zu Zeiten von Friedrich II. förderte den wirtschaftlichen Aufschwung der Region und war eine Grundlage für die Ansiedlung der metallverarbeitenden Industrie im Finowtal. Auf der Wasserstraße gelangten Rohstoffe zu den Industriebetrieben rund um Eberswalde, Wasserkraft trieb die Maschinen an und Fertigprodukte wurden von hier aus weiter verschifft. Der Ausbau des Kanals fiel zeitlich zusammen mit der Trockenlegung des Oderbruchs und bot die Möglichkeit, dass Lebensmittel von dort auf dem Wasser in die wachsende Metropole Berlin geliefert werden konnten. Auf dem Kanal wurde Holz aus den umliegenden Wäldern und später auch aus weiter entfernten Regionen Richtung Berlin und weiter über die Elbe bis nach Hamburg geflößt.

Die Verbindung von Deutschlands ältester noch genutzter künstlicher Wasserstraße mit ihren historischen Schleusen und den Zeugnissen der Industriekultur ist zwischen Finowfurt und Eberswalde erkennbar. In Finowfurt widmet sich ein Verein der Tradition der inzwischen zum immateriellen Erbe der Menschheit erklärten Tätigkeit des Flößens, an die auch verschiedene Zeugnisse in der Region erinnern. In Niederfinow befinden sich zudem auf engstem Raum bedeutende ingenieurtechnische Meisterwerke aus unterschiedlichen Epochen. Neben der 1912 eröffneten und heute nur noch in Teilen erhaltenen Schleusentreppe erheben sich die beiden Schiffshebewerke aus den Jahren 1934 und 2022, die von Besucher:innen auf vielfältige Weise erlebbar sind.

Dem gegenüber führen die westlichen Abschnitte der Wasserstraße zwischen Liebenwalde und Marienwerder sowie die östlichen Abschnitte zwischen Eberswalde und Niederfinow und von Liepe bis Hohensaaten durch weitgehend unberührte Naturlandschaften. Weite Abschnitte zwischen Liebenwalde und Marienwerder liegen im Naturpark Barnim, zwischen der Ragöser Schleuse im Osten Eberswaldes und Hohensaaten führt die Wasserstraße zu größten Teilen durch das Gebiet des Biosphärenreservats Schorfheide-Chorin. Zu diesem gehören auch die Naturlandschaften zwischen Oderberg und Bad Freienwalde sowie beiderseits des Werbellinkanals und rund um den Werbellinsee.

Die Verbindung von Natur und (Industrie-)Kultur, die am und auf dem Wasser entschleunigt erlebbar ist, macht den besonderen Reiz der Region Finowkanal aus und stellt ein Alleinstellungsmerkmal zumindest für das östliche Deutschland dar. Die gemeinsame Kulturgeschichte bildet eine Brücke zu der ebenfalls durch Wasser geprägten Kulturlandschaft des Oderbruchs, die 2022 mit dem Europäischen Kulturerbe-Siegel ausgezeichnet wurde. Zu den 40 Kulturerbe-Orten gehören einige, die an Finowkanal, Alter und Wriezener Oder liegen, darunter die Schiffshebewerke in Niederfinow, das Binnenschiffahrts-Museum in

Oderberg, die Heimatstube in Hohensaaten, das Schöpfwerk in Neutornow oder das Fontanehaus in Schiffmühle. Die Stadt Bad Freienwalde bildet den zentralen Verknüpfungspunkt zwischen Oderbruch und Region Finowkanal und könnte diese Rolle touristisch für sich nutzen.

Die gemeinsame touristische Entwicklung und Vermarktung der Region zwischen Finowtal und Oderbruch bedarf neben einer organisatorischen Zusammenarbeit von Verwaltungen und touristischen Akteur:innen über die Grenzen der Städte, Gemeinden und Landkreise hinaus auch eines Marketingkonzepts für einen entschleunigten Urlaub am oder auf dem Wasser, das die Geschichte der Region, ihre kulturellen und natürlichen Schätze miteinander verbindet. Dieses auszuarbeiten ist im Rahmen dieses Umsetzungskonzeptes nicht leistbar, allerdings werden hierzu Ansätze in Kapitel 5 skizziert.

Um die gemeinsame Kultur- und Naturregion zwischen Finowtal und Oderbruch besser erlebbar zu machen, bedarf es besserer Verbindungen auf dem Wasser und zu Lande. Die Lücken zwischen dem Oder-Neiße-Radweg und dem Oder-Havel-Radweg soll aus Sicht der Stadt Bad Freienwalde in den kommenden Jahren durch eine erneuerte Verbindung am Südufer der Alten Oder zwischen Hohensaaten und Oderberg geschlossen werden. Damit bietet sich eine bessere Möglichkeit, dass Radreisende auf dem stark frequentierten Oder-Neiße-Radweg einen Abstecher bis Oderberg, Niederfinow oder weiter entlang des Finowkanals unternehmen können.

Schwieriger gestaltet sich die Verbesserung der Verbindungen auf dem Wasser. Eine durchgehende Verbindung von Oderberg bis ins Zentrum von Bad Freienwalde scheiterte bislang an Vorgaben des Naturschutzes. Leichter umsetzbar erscheint eine Entwicklung des Angebots zumindest für muskelbetriebene Boote über die Wriezener Alte Oder zwischen Oderberg und Schiffmühle. Dem könnte künftig eine Angebotsverbesserung auf der weiteren Strecke bis Wriezen folgen (vgl. Kapitel 4.2.3).

Insbesondere die westlich gelegenen Kommunen Wandlitz, Schorfheide und Biesenthal-Barnim verzeichneten in den vergangenen Jahren eine wachsende touristische Beanspruchung ihrer Seengebiete, sodass dort die touristischen Entwicklungspotenziale weitgehend ausgeschöpft sind. Für sie bieten sich entlang des Langen Trödels und Finowkanals Entwicklungsmöglichkeiten für einen sanften, naturnahen Tourismus. Gleiches gilt für die östlichen Abschnitte der Wasserstraße im Bereich des Amtes Britz-Chorin-Oderberg. Voraussetzung für eine touristische Entwicklung ist neben einer Verbesserung der (wasser-)touristischen Infrastruktur ein Ausbau der gastronomischen und der Übernachtungsangebote. Das betrifft neben den ländlichen Regionen auch und besonders die Kreisstadt Eberswalde als Ankerpunkt für die gesamte Region.



Abbildung 10: Naturlandschaft an der Alten Oder. Foto: Klaus Klöppel

4.2 Infrastruktur und Angebote für muskelbetriebene Boote

4.2.1 Umtragungsmöglichkeiten an den Schleusen

Bequeme Umtragungsmöglichkeiten an den Schleusen des Finowkanal und Werbellinkanals sind eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung des Paddeltourismus in der Region. Sie ermöglichen es Paddelnden, auch außerhalb der Schleusenzeiten ihre Fahrt fortzusetzen und lange Wartezeiten vor den Schleusen zu vermeiden. Hinzu kommt, dass sich ein Teil der Gäste nicht mit einem Paddelboot in die Schleusen traut oder wie im Falle der SUPs nicht geschleust werden kann. Andere möchten zwar auf ihrer Tour auch das Schleusen erleben, aber nicht mehrere zeitaufwendige Schleusungen nacheinander. Im Bereich des Werbellinkanals kommt hinzu, dass dort aus Sicht der Biosphärenverwaltung unnötige Schleusungen möglichst vermieden werden sollen, da mit jeder Schleusung Wasser aus dem Werbellinsee abgezogen wird. Umtragungsmöglichkeiten für muskelbetriebene Boote hätten einen positiven Effekt auf die Regulierung des Wasserhaushaltes. Hinzukommt, dass im Hochsommer bei niedrigem Wasserstand im Werbellinsee, die Schleusungen nur noch 2 stündlich stattfinden und somit nicht mehr mit dem muskelbetriebenen Wassersport aufgrund der langen Wartezeiten vereinbar sind.

Bislang gibt es nicht an allen Schleusen im Finowkanal Umtragungsmöglichkeiten. Diese sollen aber bei der Sanierung der Schleusen geschaffen werden. Dazu sollen an allen Schleusen beidseitig Alu-Schwimmstege für muskelbetriebene Boote entstehen, die zum Teil unabhängig von den Wartebereichen für Motorboote sind. Durch Freibordhöhen von zehn bis

15 Zentimeter soll ein bequemes Ein- und Aussteigen möglich sein. An der Schleuse Zerpenschleuse am langen Trödel ist das Umtragen bisher nicht möglich. Hier empfehlen wir, am nördlichen Ufer ebenfalls eine Umtragungsmöglichkeit zu schaffen.



Abbildung 11: Beispiel für Bootsruksche an der Schleuse Schöpfurth. Foto: Klaus Klöppel

Aus Sicht der Betreiber:innen von Verleihstationen sollten zusätzlich Einsatz- und Umtragehilfen für Paddelboote im Bereich der Schleusen geschaffen werden. Das wird damit begründet, dass die Boote teilweise sehr schwer sind und zum Teil über längere Strecken transportiert werden müssen. Seitens des ZRF wurden solche Hilfen im ersten Schleusenpaket nicht vorgesehen. Neben Kostengründen war die Angst vor Diebstahl und Vandalismus ein Argument, zudem sind Schienensysteme zum Boottransport nicht in allen Bereichen möglich, da zum Teil Treidelwege gequert werden oder abschnittsweise auf Radwegen verlaufen müssten.

Die Praxis soll zeigen, ob künftig solche Umtragehilfen im Schleusenbereich ergänzt werden müssen. Eine weitere Erleichterung wären Rampen im Bereich der Ein- oder Ausstiege, über die die Boote bequem aus dem Wasser gezogen oder zu Wasser gelassen werden können. Alternativ ist es empfehlenswert, dass Verleihstationen in Regionen mit ungünstigen Umtragesituationen Slipwagen zu dem Booten verleihen, die den Transport an Land erleichtern.

Anders als am Finowkanal sind an den beiden Schleusen im Werbellinkanal keine Anlege- und Umtragemöglichkeiten für muskelbetriebene Boote vorhanden. An der Schleuse Rosenbeck wurde während des Projektzeitraums ein Betonsteg, der bisher als Kanu-Anleger genutzt wurde, wegen Baufälligkeit abgetragen. Dadurch ist dort ein Umtragen und ein Aufenthalt vor Ort zur Nutzung des gastronomischen Angebots nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich. Rosenbeck war bislang ein Ziel für verschiedene Kanuanbieter in der Region, die hier eine Anlegemöglichkeit benötigen. Auch seitens der Gemeinde Schorfheide wird befürwortet, dass eine Anlege- und Umtragemöglichkeit dort geschaffen wird. Umtragemöglichkeiten an den beiden Schleusen in Rosenbeck und Eichhorst werden auch seitens der Verwaltung des Biosphärenreservats befürwortet, da damit auf einzelne Schließungen für Padelboote verzichtet werden kann, um so den Wasserverbrauch aus dem Werbellinsee zu reduzieren. Damit würden auch Haltestellen für Paddelnde entstehen, die auf der sieben Kilometer langen Strecke des Kanals bisher fehlen.

4.2.2 Weitere Ein- und Ausstiegsstellen, Anleger und Übernachtungsmöglichkeiten

Wie in Kapitel 2 aufgeführt, gibt es eine Reihe öffentlicher Einsatz- und Anlegestellen für muskelbetriebene Boote im Verlauf von Langem Trödel, Finowkanal und Alter Oder. Bei den Recherchen zeigten sich jedoch auch Lücken. Auch seitens der wassertouristischen und kommunalen Akteur:innen sowie im Ideenmelder wurden zusätzliche Bedarfe aufgezeigt.

Am Finowkanal plant der ZRF an allen zu sanierenden Schleusen im Bereich des Finowkanals Alu-Schwimmstege für muskelbetriebene Boote zum Anlegen sowie zum Ein- und Aussteigen zu schaffen (vgl. 4.2.1). An den Schleusen in Ruhlsdorf und Grafenbrück sind zudem kleine Parkplätze geplant, sodass Gäste dort parken und ihr Padelboot zu Wasser lassen können. Damit wird das touristische Gesamtangebot bereits deutlich aufgewertet. Aus Gutachtersicht gibt es darüber hinaus einen Bedarf für weitere Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten, Anleger, Rast- und Übernachtungsplätze. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Kapitel 6 genauer erläutert.

Für Wasserwandernde mit muskelbetriebenen Booten sollte es mindestens im Abstand von 15, besser im Abstand von zehn Kilometern geeignete Übernachtungsmöglichkeiten auf Biwak- oder Zeltplätzen bzw. in preiswerten festen Unterkünften wie Tiny-Houses geben. Für die Wassersportanlagen im Netzwerk „Blaues Band“ in Sachsen-Anhalt sind zum Beispiel für Kanuwandernde alle 10-12 km Übernachtungsmöglichkeiten mit einer Grundversorgung und alle 20 km Full-Service-Angebot vorgesehen, zudem alle 5-6 km ein Steg oder ein Ausstieg für eine Rast (Quelle: Strategiepapier Wassertourismus in Deutschland BTE/dwif, 2003).

- Ein besonderes Problem für muskelbetriebene Boote stellt der Lange Trödel dar. Auf der sieben Kilometer langen Strecke zwischen Zerpenschleuse und Liebenwalde gibt

es keine Anlegemöglichkeit für muskelbetriebene Boote. Die Durchfahrt ohne Halt stellt für einen Teil der Nutzenden (z.B. Familien mit Kindern) ein Problem dar. Da die gesamte Strecke durch den Naturpark Barnim mit besonders geschützten FFH-Gebieten führt, ist ein Anlegen am Ufer nicht erlaubt, wird aber teilweise praktiziert. Da es auf diesem Abschnitt auch keine Einsatzmöglichkeiten für Rettungsboote im Havariefall gibt, könnte die Anlage einer solchen Einsatzstelle gegebenenfalls mit einem nur durch Paddelboote zu nutzenden Anleger verbunden werden. Eine andere mögliche Lösung, die den Belangen des Naturschutzes Rechnung trägt, wäre ein Anleger, der an geeigneter Stelle auf dem Wasser entsteht und keinen direkten Landzugang hat, um so mögliche Schäden zu vermeiden.

- In Zerpenschleuse wird von den Betreibern der Pension „Hug&Dim“ der Ausbau eines ehemaligen Gutshauses an der Forststraße neben der Hubbrücke zu einer Kanuwannderstation spätestens bis 2025 geplant. Der Standort befindet sich gegenüber dem öffentlichen Kanu-Anleger. Geplant sind dort neben 25 Doppelzimmern auch Werkstätten für Künstler:innen und Seminare sowie eine Feuerstelle auf dem Hof. Im Gespräch sah der Betreiber die Möglichkeit, auf dem weiträumigen Gelände auch ein Zelten zu ermöglichen, gegebenenfalls sogar schon vor Abschluss des gesamten Bauvorhabens.
- In Ruhlsdorf liegt unweit des Bahnhofs das Bootshaus Lotti, das einen Verleih von Paddelbooten anbietet. Der Steg des Unternehmens ist für die eigenen Gäste reserviert, wird aber auch von anderen Paddelnden genutzt. Mit dem Nachbar hat das Bootshaus eine informelle Vereinbarung getroffen, dass dessen Steg zum öffentlichen Einsetzen von Kanus genutzt werden kann. Allerdings ist die Freibordhöhe relativ hoch, was das Ein- und Aussteigen erschwert. Hier könnte ggf. zwischen Gemeinde und Eigentümer eine Anpassung des Stegs und eine längerfristige öffentliche Nutzung vereinbart werden.

Best Practice-Beispiele: Anleger auf dem Wasser

Im Bereich des Jezioro Dąbie (Dammischer See) unweit von Szczecin (Stettin) wurden vor einigen Jahren mehrere Rastplätze für Wasserwandernde eingerichtet, von denen einige kleinere keinen Landzugang haben, um die Tier- und Pflanzenwelt in dem Natura 2000-Gebiet zu schützen. Diese verfügen über einen überdachten Bereich mit Sitzgelegenheiten (Foto: privat).



- Im Stadtgebiet von Eberswalde bedarf es weiterer Anlegemöglichkeiten, um die industriekulturellen Bauten im Umfeld des Kanals oder das Stadtzentrum zu besuchen, essen oder einkaufen zu gehen. Als geeigneter Standort für einen Wasserwanderrastplatz ist bereits im Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg (WEP) von 2016 die Landzunge zwischen Finowkanal und Drehnitzfließ benannt. Die Fläche gehört dem WSA und wurde an die Stadt Eberswalde verpachtet. Ein Anleger für Paddelboote ist vorhanden und müsste ausgezeichnet werden. Auf dem Gelände wäre ein Biwakplatz möglich. Im direkten Umfeld befinden sich neben dem Familiengarten mit dem Haus am Finowkanal verschiedene Einkaufsmöglichkeiten sowie das Gelände des Rofin-Parks mit einer neuen Hausbrauerei und weiteren gastronomischen sowie kulturellen Einrichtungen.

- Der bereits bestehende Anleger für Kanus und motorbetriebene Boote am Messingwerkhafen sollte aufgewertet werden. Dort bestehen bereits jetzt in eingeschränktem Umfang Möglichkeiten, auf dem Gelände des Vereins Stahl Finow zu zelten oder Sanitäranlagen zu nutzen. Hier könnte zusammen mit dem Verein ein geschützter Biwakplatz, gegebenenfalls ergänzt durch gastronomische Angebote oder eine Mietstation für Boote, entstehen.
- Als weiterer innerstädtischer Standort bietet sich der Bereich der Schwärzermündung an der Stadtpromenade an. Dort können bereits Kanus festmachen, um von dort das Stadtzentrum zu besuchen. Als sinnvolle Ergänzung bietet sich an der gegenüberliegenden Seite eine Einlassstelle für Kanus an. Die Fläche befindet sich im Besitz der Stadt und wird derzeit größtenteils als Parkplatz für Dauerparkende genutzt, könnte künftig aber ggf. bebaut werden. Daneben gibt es eine ebenfalls in städtischem Besitz befindliche kleine Grünfläche. Hier wäre eine Ablage von Kanus möglich, ggf. ließe sich auch eine Anfahrtsmöglichkeit schaffen, um ein Kanu vom Auto abzuladen.
- In Ortslage von Niederfinow ist im WEP 2016 an der Straße Am Atomill unweit der Hebebrücke ein Wasserwanderrastplatz vorgesehen. Seitens der Gemeinde wurde dort in der Vergangenheit bereits ein Willkommenspark geplant. Hier sollten ein Kurzzeit-Anleger für Motorboote sowie ein Anleger mit Einsatzstelle für Kanus entstehen, um Möglichkeiten zur Besichtigung des Ortszentrums zu schaffen.
- Die Schiffshebewerke in Niederfinow als einer der größten touristischen Attraktionen der Region mit gastronomischen und weiteren Angeboten sind vom Wasser aus bisher nicht erreichbar. Seitens der kommunalen Betreibergesellschaft wird ein kombinierter Anleger für Fahrgastschiffe, Motorboote und Kanus im unteren Vorhafen des Alten Hebewerks geplant.
- In Liepe gibt es unweit des Landhofs bereits einen öffentlichen Steg, der zum Anlegen von Paddelbooten genutzt wird. Die Örtlichkeit ist als Wasserwanderrastplatz deklariert, es fehlt dort aber an einer Infrastruktur, insbesondere einer öffentlichen Toilette. Seitens der örtlichen Anbieter Kanuverleih Oderberg und Triangel gibt es die Bereitschaft, die Aufstellung einer Trockentoilette finanziell zu unterstützen. Der Standort wird zudem von einem örtlichen Ruderverein genutzt, der dort eine Möglichkeit zur Lagerung der Boote schaffen möchte. Zudem wäre eine Anlegemöglichkeit für kleinere Motorboote sinnvoll, die von dort aus zum Landhof Liepe gelangen könnten. Die dortige Wiese bietet sich auch als kleiner Biwakplatz an.
- Im Zentrum von Oderberg bedarf es einer Anlegestelle für Motorboote und Kanus, um die Sehenswürdigkeiten im Stadtzentrum zu erleben. Eine kombinierte Anlage mit Einsatzstelle für Kanus wäre am Nordufer der Wriezener Alten Oder, westlich der Stadtbrücke, möglich. In der Nähe gibt es bereits öffentliche Parkplätze.
- Im Ideenmelder wurde zudem die Wiederbelebung der alten Badestelle an der Einmündung der Wriezener Alten Oder, gegenüber des Sportstadions, angeregt, da hier ein schöner Ort zum Naturgenuss gegeben ist. Die Stadtverwaltung unterstützt diesen Vorschlag. Eine Anlegemöglichkeit für Kanus könnte ebenfalls geschaffen werden.
- In Hohensaaten gibt es bisher keine offizielle Einlass- und Anlegestelle für Boote. Boote werden dort gelegentlich inoffiziell im Bereich des WSA-Geländes eingelassen. Im Ideenmelder wurde angeregt, einen offiziellen Wasserwanderrastplatz am Ende der Wasserstraße zwischen Langem Trödel und Oder zu schaffen, um den Ort touristisch aufzuwerten. Von dort würde sich die Möglichkeit bieten, die Schleusenanlagen sowie die Heimatstube zu besichtigen.
- Wie bereits in Kapitel 4.2.1 dargelegt, bedarf es am Werbellinkanal einer Anlegemöglichkeit, da viele Paddelnde, insbesondere Familien mit Kindern, damit überfordert sind, die sieben Kilometer lange Strecke ohne Rast zu durchfahren. Eine neue Ein- und

Ausstiegstelle bei der Schleuse Rosenbeck als Ersatz für den 2023 abgebauten Betonsteg soll die Möglichkeit schaffen, Kanus an der Schleuse umzutragen, vor Ort zu rasten und die Angebote des dortigen Gasthauses zu nutzen.

Gepäckaufbewahrung und Übernachtungsmöglichkeiten

Einige Anlegestellen für muskelbetriebene Boote bedürfen aus Sicht der Projektarbeitenden einer Möglichkeit, Gepäck oder auch Wertsachen während Besichtigungen oder Einkäufen sicher zu lagern. Diese Schließfächer könnten auch von Radwandernden genutzt werden. Ein besonderer Bedarf hierfür besteht bei dem vorgeschlagenen Anleger im Bereich des Familiengartens Eberswalde sowie an der Schwärzermündung in Eberswalde. Im Bereich der Schiffshebewerke Niederfinow ist aus Sicht der gemeindeeigenen Betreiber-gesellschaft die Möglichkeit vorhanden, Schließfächer auf dem Gelände, zum Beispiel am Krafthaus oder am Infozentrum, einzurichten.

Überlegungen für den Bau von Tiny-Houses für Rad- oder Wasserwandernde gibt es bei der kommunalen Betreibergesellschaft der Schiffshebewerke in Niederfinow. Im Zusammenhang mit der geplanten Einrichtung eines Wohnmobil-Stellplatzes beim Parkplatz könnten Einrichtungen wie Toiletten und Duschen gemeinsam genutzt werden. Aus Sicht der Projektarbeitenden sollte seitens der kommunalen und touristischen Akteur:innen überlegt werden, einen für die Region angepassten Typ von Tiny-Houses entlang der gesamten Wasserstraße auf geeignetem Gelände einzurichten und diese gegebenenfalls gemeinsam zu vermarkten.

Best Practice-Beispiele: Tiny-Houses

Das Startup „**Raus**“ aus Berlin warb Gelder von internationalen Investoren, um ihr Konzept von modernen, ökologischen Tiny-Houses umzusetzen. Diese bieten Rückzugsorte in der Natur. Die Häuser werden durch Solarstrom versorgt und sind mit einem Code zu öffnen, die Buchung erfolgt über eine Online-Plattform. Das Unternehmen arbeitet mit lokalen Partnern zusammen, die geeignete Flächen zur Verfügung stellen und sich um den Service vor Ort kümmern. Inzwischen gibt es eine ganze Reihe von Standorten im Umfeld der Großstädte Berlin und Hamburg, die zu Preisen von etwa 150 Euro pro Nacht vermietet werden. Info: www.raus.life

Tiny-Houses werden von verschiedenen Herstellern – auch im Land Brandenburg – produziert. Unter dem Namen „Tukul“ stellt die **Nautilus-Werft aus Niederlehme**, Hersteller von Hausbooten, auch Tiny-Houses her, die maritime Formen aufgreifen. Die Rundhäuser können bezüglich der Höhe, Aus-



stattung und vieler anderer Details konfiguriert werden. Sie verfügen nach Angaben des Herstellers über einen guten Dämmwert und sind nahezu komplett recycel- oder biologisch abbaubar. Infos: www.nautilus-hausboote.de (Foto: promo)

4.2.3 Verknüpfung von Region Finowkanal und Oderbruch

Wie in Kapitel 4.1 beschrieben, würde eine engere touristische Verbindung zwischen Finowkanal und Oderbruch die gesamte Region aufwerten. Eine besondere Rolle kommt hier der Stadt Bad Freienwalde als Verknüpfungspunkt zwischen den beiden Gebieten zu.

Seitens der dortigen Stadtverwaltung und aus der Kommunalpolitik gibt es seit Jahren Initiativen, um eine schiffbare Verbindung von der Alten Oder in Oderberg über Wriezener Alte Oder und Freienwalder Landgraben bis ins Zentrum von Bad Freienwalde zu reaktivieren. Auf dieser Strecke verkehrten in der Vergangenheit neben kleinen Motor- und Paddelbooten auch Ausflugsschiffe. Ein Teil des Freienwalder Landgrabens führt allerdings durch besonders geschützte Gebiete des Biosphärenreservats Schorfheide-Chorin. Deshalb ist die Befahrung nur sehr eingeschränkt für muskelbetriebene Boote außerhalb der Brutzeit im Rahmen von organisierten Touren durch den örtlichen Veranstalter Kanuverleih Oderberg möglich. Aufgrund dieser eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten verfolgt die Stadt ihre Pläne für einen kleinen Stadthafen in Bad Freienwalde nicht weiter.

Die Stadt wünscht sich weiterhin erweiterte Nutzungsmöglichkeiten für muskelbetriebene wie Motorboote auf der Strecke über den Landgraben. Ein Alternativvorschlag der Biosphärenverwaltung sieht vor, die sensiblen Naturschutzgebiete durch einen neu zu schaffenden Kanal zwischen Wriezener Alter Oder und Landgraben zu umfahren. Das wird seitens der Stadt Bad Freienwalde aufgrund der hohen Kosten bei weiter sehr eingeschränkter Nutzbarkeit als nicht umsetzbar angesehen.

Da sich hier eine Lösung nicht abzeichnet, sollte aus Sicht der Projektbearbeitenden ein anderer Ansatz geprüft werden: die Entwicklung des Paddeltourismus auf dem rund zehn Kilometer langen Abschnitt der Wriezener Alten Oder zwischen Oderberg und dem Bad Freienwalder Ortsteil Schiffmühle. Der Abschnitt zwischen Bralitz und Schiffmühle führt ebenfalls durch das Biosphärenreservat und ist derzeit nur für eine begrenzte Zahl von muskelbetriebenen Booten mit Vignette nutzbar. Allerdings zeigte ein Gespräch mit der Biosphärenverwaltung, dass hier weniger strikte Vorgaben gelten als für den Freienwalder Landgraben. Ein möglicher Kompromiss zwischen den Belangen von Tourismus und Naturschutz könnte so aussehen, dass für den Abschnitt zwischen Bralitz und Oderberg die Vignettenpflicht für muskelbetriebene Boote entfällt und die Nutzung (gegebenenfalls außerhalb von Brutzeiten) erleichtert wird.

In Schiffmühle plant ein Startup die Reaktivierung eines Geländes direkt an der Wriezener Alten Oder, das in der Vergangenheit von einem Sozialbetrieb genutzt worden war. In mehreren Abschnitten soll dort ein Co-Working-Space mit temporären Arbeits-, Seminar- und Wohnmöglichkeiten entstehen. Im ersten Schritt soll bereits 2023 ein Glamping-Platz für luxuriöses Camping an der Wriezener Alten Oder entstehen, im nächsten Abschnitt sind auch gastronomische Angebote geplant. Eine Anlegestelle soll nach Angaben der Betreiber erneuert werden und könnte auch Gästen von außerhalb zur Verfügung stehen. Das Areal liegt unmittelbar neben der Bundesstraße B158, von der dortigen Haltestelle „Bad Freienwalde, Neukeitz“ verkehren die Buslinien 873 und 874 ins Stadtzentrum von Bad Freienwalde sowie nach Oderberg bzw. Hohensaaten. Zur besseren Erreichbarkeit müsste gegebenenfalls saisonal das Angebot an Fahrten erweitert werden. Per Mietrad könnten von Schiffmühle aus auch andere Ziele in der Umgebung wie das Oderbruch-Museum Altranft erreicht werden.

Auf der Strecke zwischen Oderberg und Schiffmühle gibt es einen offiziellen Rastplatz bei Bralitz. Da dieser aber von vielen Angelnden genutzt wird, weichen Paddelnde häufiger auf nicht offizielle Plätze in der Nähe aus, um Konflikte zu vermeiden. Einen solchen inoffiziellen Rastplatz gibt es an der Ruine in Bralitz bei der Einmündung des Landgrabens. Einen zweiten kleinen Anleger pflegt der Veranstalter Kanuverleih Oderberg, der in dem Gebiet organisierte Touren anbietet. Hier müsste bei einer künftig erweiterten Nutzung durch die Kommune geklärt werden, welche Anlegestelle offiziell ausgewiesen und entsprechend gepflegt werden soll.

Die Wriezener Alte Oder ist im weiteren Verlauf zwischen Schiffmühle und Wriezen grundsätzlich mit muskelbetriebenen Booten befahrbar, hier gilt ebenfalls eine Vignettenpflicht. Nach Angaben örtlicher Akteur:innen war die Vignettenpflicht ursprünglich auch eingeführt worden, um mit den Erlösen die wassertouristische Infrastruktur zu pflegen. Hier sei aber wenig getan worden. Deshalb ist der ausgewiesene Rastplatz an der Zuckerfabrik Alt-ranft heute nicht mehr nutzbar. Der Biwakplatz Neugaul verfügt über keine Toiletten oder weitere Infrastruktur. Aufgrund der bisher geringen Nutzung und der eingeschränkt nutzbaren Infrastruktur könnte aus Sicht der Bearbeitenden die Vignettenpflicht und die Beschränkungen bei der Zahl der Nutzenden in diesem Abschnitt der Wriezener Alten Oder zunächst beibehalten werden. Eine weitere Entwicklung des wassertouristischen Angebots auf diesem Abschnitt sollte abhängig von der Entwicklung des Angebots zwischen Oderberg und Schiffmühle in den kommenden Jahren neu bewertet werden.

4.2.4 Angebotsentwicklung für muskelbetriebene Boote

Neben der Vermietung von Kanus, Kajaks oder SUPs an verschiedenen Stationen in der Region Finowkanal gibt es bisher nur ein eingeschränktes Angebot an weiteren Angeboten wie organisierten Ausflügen, One-Way-Touren oder Kombitouren mit Boot und Rad sowie von Kursen auf dem Wasser.

Zu den organisierten Touren gehören insbesondere Hebewerksfahrten, die der Anbieter Kanuverleih Oderberg regelmäßig und seit vielen Jahren erfolgreich anbietet. Nach dem Transport der Boote und Teilnehmenden von Oderberg nach Niederfinow starten diese mit einer Fahrt im Schiffshebewerk, anschließend wird nach Oderberg zurückgepaddelt. Der Veranstalter bietet auch weitere organisierte Touren im Bereich von Oderberg an.

Eine Angebotslücke besteht aus Sicht der Projektbearbeitenden insbesondere in Eberswalde. Hier können wie in zahlreichen anderen Städten Angebote für organisierte Touren entwickelt werden, um die Stadt, den Kanal und ihre Industriegeschichte vom Wasser aus zu erleben. Eine Schleusung unterwegs wäre Teil des gemeinsamen Erlebnisses. Geeignete neue Anlegemöglichkeiten vorausgesetzt, könnte die Tour auch mit einem Landgang verbunden werden. Durch die örtliche Hochschule HNEE bietet sich eine gute Chance, Guides zu finden und zu qualifizieren, die solche Touren begleiten können. Die SHW Tourismus- und Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft Niederfinow hat sehr gute Erfahrung mit dem Einsatz von Studierenden als Guides an den Schiffshebewerken gemacht. Hier könnte die Initiative von den Tourismusverantwortlichen der Stadt ausgehen, um gemeinsam mit Vereinen wie dem Verein Unser Finowkanal e.V. und gegebenenfalls mit Einbindung der HNEE Angebote auszuarbeiten.

Best Practice-Beispiele: Sightseeing-Touren per Paddelboot

Nicht nur in großen Städten wie Berlin, Hamburg oder Leipzig gehören organisierte Sightseeing-Touren zum touristischen Angebot. In **Esslingen** bietet der örtliche Veranstalter **NexTour** seit 2005 verschiedene Sightseeing-Touren mit Kanadiern und zählte seitdem nach Unternehmensangaben bereits rund 50.000 Teilnehmende. Die Angebote werden über das Stadtmarketing Esslingen vermarktet und können auf deren Website online gebucht werden.

Aktuell bietet NexTour verschiedene Touren, die in der Sommersaison am Sonnabend bzw. Sonntag zu festen Zeiten auch für Einzelgäste buchbar sind. Daneben gibt es zu flexiblen Zeiten buchbare Angebote für Gruppen. Sie führen auf dem Neckar durch die Altstadt von Esslingen, aber auch in die Naturlandschaften am Rande der Stadt. Sightseeing-Touren können wahlweise in einem Großkanadier mit 20 Plätzen oder in fünf kleinen Kanadiern mit jeweils vier Plätzen gebucht werden. Der Preis für eine zweieinhalbstündige Tour kostet für Erwachsene rund 30 Euro. Die Touren beginnen mit einer kurzen Einführung; an markanten Punkten gibt es unterwegs Erläuterungen durch die Guides.

Neben den „klassischen“ Stadtführungen gibt es auch verschiedene Spezialprogramme. Dazu gehören Touren mit regionalen Gerichten (Frühstück oder Snacks), abendliche Touren in beleuchteten Booten und naturkundliche Touren in die Umgebung der Stadt. Website des Veranstalters Nextour: www.esslingen.net, Buchungsplattform des Stadtmarketings Esslingen unter www.esslingen-info.com

Weitere Beispiele für geführte Stadtbesichtigungen per Paddelboot: In **Heilbronn** bietet der Veranstalter **Kanu+Bike** Touren zu festen Terminen für Einzelne sowie verschiedene Programme für Gruppen an. Neben klassischen Sightseeing-Touren auf dem Neckar von 2-3 Stunden Dauer gibt es spezielle Programme, z.B. Familien-Touren, abendliche Rundfahrten oder Team-Events. Infos: www.kanu-bike.de In **Rostock** bietet der Veranstalter **Stadt paddeln Rostock** in der Sommersaison tägliche Touren zu festen Zeiten an. Neben zweistündigen Touren im Bereich des Stadthafens und abendlichen Mondscheintouren gibt es auch eine vierstündige Tour im Bereich des Seehafens und auf der Ostsee. Infos:

www.stadtpaddeln-rostock.de

In **Leipzig** bietet zum Beispiel der **Bootsverleih Klingerweg** verschiedene geführte Touren an, um die Stadt vom Wasser aus zu entdecken. Infos: www.bootsverleih.scdhfk.de

Um die Erlebbarkeit der Stadt **Stade** vom Wasser aus zu erhöhen,



Abbildung 12: Paddeln in Leipzigs Osten. Foto: Klaus Klöppel

sind in Kooperation mit dem örtlichen SUP-Club sogenannte „**Paddeltrails**“ entstanden.

In der Hansestadt Stade fließt die Schwinge, die einige Kilometer weiter in die Elbe mündet, durch das Stadtgebiet. Das historische Zentrum liegt auf der Schwingerinsel innerhalb der ehemaligen Wehranlagen und ist vom Burggraben umgeben. Die Schwinge ist ab Stade bis zur Elbe eine Seewasserstraße, innerhalb der Stadt jedoch nicht für motorisierte Boote schiffbar. Die Befahrung mit muskelbetriebenen Booten ist erlaubt. Schwinge und Burggraben eignen sich auf einer Gesamtlänge von rund 7 km hervorragend für Stadtentdeckungen mit dem Kanu und SUP. Bei den eingerichteten Paddeltrails handelt es sich um zwei sich ergänzende Angebote:

- **Fitness-Trail für SUPs:** Dort geht es darum, auf dem SUP-Board sportliche Übungen auszuführen. An insgesamt 15 Stationen befinden sich Infotafeln mit genauer Anleitung der Übungen.
- **History-Trail zur Stadtgeschichte:** Entlang der gesamten Strecke wurden an 14 Stationen Infotafeln installiert, die aus dem Kanu / vom SUP aus gelesen werden können. Das Anlegen und Aussteigen ist nicht erforderlich. Die Infotafeln zeigen historische Bilder der Stadt und geben Auskunft zu wichtigen Meilensteinen der Stadtgeschichte.

Verantwortlich für das Projekt ist die STADE Marketing und Tourismus GmbH.

www.stade-tourismus.de/entdecken-und-erleben/aktiv-und-sportlich/wassersport/paddeltrails/



Abbildung 13: History-Trail in Stade. Foto: Christian Boldt

One-Way-Touren mit anschließendem Rücktransport werden vereinzelt angeboten, allerdings verweisen Anbietende auf den erheblichen Aufwand, der damit verbunden ist. Damit sich ein regelmäßiger Rücktransport oder Kombi-Angebote mit Rad und Kanu lohnen, bedarf es einer genügend großen Nachfrage, die im Moment nicht vorhanden ist, bei einer besseren Vermarktung des Reviers aber erreichbar scheint. Das hier vorgestellte Best-Practice-Beispiel aus der Region Saale-Unstrut zeigt Perspektiven der Angebotsentwicklung auf.

Best Practice-Beispiele: Paddelregion Saale-Unstrut

Ein breites Angebot an One-Way-Kanutouren mit unterschiedlichen Rücktransport-Varianten hat sich in der **Kanuregion Saale-Unstrut** etabliert. In der Stadt Naumburg/Saale treffen die Obere Saale, die Unstrut und die Untere Saale aufeinander. An allen drei Flussabschnitten haben sich mehr als 10 größere Kanuanbieter etabliert, die verschiedene Start- und Zielpunkte bedienen. Gepaddelt wird aufgrund der Strömung immer flussabwärts – je nach Standort der Kanustation entweder vom Startort zur Kanustation oder von der Kanustation zum Zielort. Der Transport der Boote zu den Ein- oder Ausstanzstellen ist im Preis enthalten.

Auffallend ist, dass die One-Way-Angebote hier kein Nischenprodukt wie in vielen anderen Regionen sind, sondern das Hauptgeschäft aller Anbieter darstellen. Die Preise für Tagestouren mit Personentransport im Pkw liegen zwischen 25 und 35 € pro Person und sind damit deutlich höher als der durchschnittliche Mietpreis für ein Kanu pro Tag (2er Kanu Tagesmiete ca. 30-40 €).



Abbildung 14: Kanu und Rad an der Saale. Foto: Outtour

Ein Teil der Anbieter hat zusätzlich Kombi-Touren mit Rückfahrt per Mietfahrrad im Programm. Der Personenpreis steigt bei diesen Touren durchschnittlich um 10-20 €. In Bezug auf das Nachfragevolumen machen Kombi-Touren jedoch nur einen kleinen Anteil aus, die meisten Kunden buchen die normale One-Way-Tour mit Kanu.

Die Saale-Unstrut-Region ist kein klassisches Kanurevier – der Kanutourismus konnte sich erst in den 1990-er Jahren nach umfangreichen Wasserbaumaßnahmen zur Wiederherstellung der Wehre und Schleusen etablieren. In den 2000er Jahren wurde erstes Unternehmertum durch das damals neue Instrument der „Ich-AG“ gefördert – einige der heutigen Kanuunternehmen sind so entstanden. In Bezug auf die Revierentwicklung wurde der Grundstein durch die Entscheidung des Landes Sachsen-Anhalt in der Nach-

wendezeit gelegt, mit dem Projekt „Blaues Band“ auch die Gewässer als Teil der touristischen Entwicklungsmöglichkeiten zu betrachten. Das Handbuch „Blaues Band“ wurde zur zentralen Planungsgrundlage für die wassertouristische Infrastruktur.

Auf Seiten der Anbieter kommt dem gemeinsamen Austausch eine wichtige Rolle zu, es gibt beispielsweise einen regelmäßigen Stammtisch.

Aus den Einschränkungen der Corona-Pandemie und den zunehmenden Schwierigkeiten der Personalverfügbarkeit sind neue Angebotsideen unter Berücksichtigung des ÖPNV entstanden. Aufgrund der guten Anbindung mit Haltestellen in der Nähe der Flüsse wurden Tourabläufe so angepasst, dass auch ein Personentransport mit dem ÖPNV möglich wurde. Seitens der Gäste sei die Akzeptanz gut, insbesondere da man häufig nicht noch einmal zur Kanustation zurückfahren muss.

Auswahl einiger Anbieter:

Unstrut Tours OUTTOUR www.outtour.de/kanutouren

Saale Unstrut Tours www.saale-unstrut-tours.de

Kanuverleih Nebra www.kanuverleih-nebra.de

Angebote zur Ausleihe von Stand-Up Paddle Boards (SUP) oder zur Unterrichtung in dieser Trendsportart gibt es bisher ebenfalls wenige. Der Kanuverleih TiBO bietet einen SUP-Verleih am Standort Zerpenschleuse an und plant diesen auch für den zweiten Standort in Liebenwalde. Im Ideenmelder wurden weitere Ausleihmöglichkeiten, zum Beispiel im Bereich der Teufelsbrücke am Messingwerkhafen in Eberswalde, gewünscht. Anders als bei Paddelbooten, die nach jeder Nutzung eine Reinigung erfordern, lässt sich die Vermietung von SUPs auch automatisieren. Die Buchung erfolgt automatisiert, die SUPs lagern in Boxen, die per Code geöffnet werden. Ein noch neues Segment sind E-SUPs, bei denen das Paddeln durch einen kleinen Elektromotor unterstützt wird. Bisher gibt es hierfür aber noch kaum Mietmöglichkeiten.

Best Practice-Beispiele: Stand Up Paddeling

Stand Up Paddeling ist nicht nur ein Trendsport. Das Board dient für entspannte oder ausdauernde Touren, wird aber auch für Yogaübungen und Gymnastik auf dem Wasser genutzt. Entsprechend vielfältig ist auch das Angebot.

Der **Leipziger** Veranstalter **Freizeitcampus** bietet eine Reihe von Kursen, das reicht von der Gruppen-Schnupperstunde für alle (ab 24,90 Euro) über spezielle Kurse für Ältere (46+) oder die ganze Familie (ab 69,80 Euro) Dazu gibt es geführte Touren und Kindergeburtstage oder Junggesellenabschiede auf SUPs. Boards werden zu Preisen von 15 Euro für eine Stunde oder 25 Euro für zwei Stunden vermietet. Infos: www.freizeitcampus.de

Das Unternehmen **Heiuki** (eh. Tiki) bietet **Vermiet-Boxen** für SUPs. Diese Boxen sind auch an zahlreichen Standorten im Land Brandenburg im Einsatz. Die Nutzung ist einfach: Man bucht online den gewünschten Standort und Termin. Danach erhält man eine Buchungsnummer per Mail, mit der ein Fach in der Box geöffnet werden kann. Die Preise variieren je nach Standort und Saison und beginnen bei zehn Euro pro Stunde. Die Automaten bieten je nach Größe Platz für sieben oder 14 SUPs und können mit einer Pkw und Anhänger transportiert werden. Das Unternehmen bietet verschiedene Partnerschaftsmodelle – vom Standortpartner, der eine kleine Umsatzbeteiligung erhält über Franchise-Partner, die die Investitionskosten tragen und einen größeren Anteil am Umsatz erhalten, bis zur White-Label-Lizenz, bei der der Partner unter eigener Marke arbeitet. Infos: www.heiuki.com



Abbildung 15: SUP- und Kanu-Box. Foto: K. Klöppel

Generell ist die Region Finowkanal als Padelrevier außerhalb von Berlin-Brandenburg noch wenig bekannt. Da die Möglichkeit zum Paddeln durch die Baumaßnahmen im Schleusenbereich weniger eingeschränkt wird als im Bereich der Motorboote oder Ausflugsschiffe, sollte in den kommenden Jahren ein Schwerpunkt der Vermarktung in diesem Bereich gelegt werden. Hierzu sollten die in diesem Bereich tätigen Unternehmen intensiv eingebunden werden. Ein regelmäßiger größerer Paddel-Event auf dem Kanal – möglicherweise an jährlich wechselnden Standorten – wäre eine Möglichkeit, um die Bekanntheit der Region zu erhöhen und die Vernetzung der Kommunen zu fördern.

4.3 Infrastruktur und Angebote für Motorboote

In Gesprächen mit Betreibern von Marinas und anderen wassertouristischen Akteuren wurde die Sanierung der Schleusen als notwendig und positiv betrachtet, allerdings besteht die Befürchtung, dass in der Zeit der Bauarbeiten der Verkehr mit Motorbooten weitgehend zum Erliegen kommen wird. Stichfahrten, zum Beispiel von Niederfinow nach Eberswalde, werden als wenig wahrscheinlich angesehen, da Tourist:innen z.B. auf dem Weg von Berlin Richtung Ostsee einen knappen Zeitplan haben und ungern Strecken zweimal fahren möchten. Auch wenn Durchfahrten zwischen Liebenwalde und Niederfinow in den kommenden Jahren nicht möglich sind, bietet der Kanal aber eine Reihe von Nutzungsmöglichkeiten auch für Motorboote, zum Beispiel für Kurzzeit-Vermietungen.

Bei den Unternehmen gibt es angesichts der Einschränkungen im Moment eine Zurückhaltung bei größeren Investitionsvorhaben; z.B. verzichtete der Marina Park Eberswalde auf die Anlage eines kleinen Hafens. Dennoch werden einzelne Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt.

4.3.1 Neue Liegeplätze und Slipanlagen sowie weitere Infrastruktur

Im gesamten Bereich der Wasserstraße ist ein Ausbau der Kapazitäten für Liegeplätze aus Sicht kommunaler und touristischer Akteur:innen erforderlich. Das ist auch eine Voraussetzung, um ein „wildes“ Ankern über Nacht zu unterbinden.

Geplant wird beim Marina Park Eberswalde derzeit eine Vergrößerung des Anlegers um 40 Meter. Die Fa. Bootsdiscout Seerose plant im Bereich der ehemaligen Papierfabrik Wolfswinkel, die dortige gut 100 Meter lange Kaimauer für neue Anlegeplätze zu nutzen. Geplant ist dort längerfristig auch der Aufbau einer Charterstation. Eine weitere private Investition plant das Hotel Riverside Inn in Oderberg. Dort soll der Anleger für drei weitere Motorboote erweitert werden. Pläne zur Errichtung eines Anlegers für Motorboote gibt es zudem seitens der kommunalen Betreibergesellschaft der Schiffshebewerke in Niederfinow.

Durch den ZRF werden bei der Sanierung der Schleusen beidseitig die Wartebereiche für Motorboote erneuert. Bei den Gesprächen mit kommunalpolitischen Akteur:innen wurde die Erwartung geäußert, die Wartestellen in den Schleusenbereichen so auszubauen, dass dort durchreisende Sportboote auch über Nacht anlegen können. Dem stehen aber gesetzliche Grundlagen entgegen, nach denen Wartestellen Teil der Schleusungsanlagen sind und grundsätzlich nur für den Schleusungsvorgang bereitstehen. In diesen Wartebereichen ist das zeitweilige Anlegen während der Betriebszeiten nicht möglich, das Anlegen über Nacht nur in Ausnahmefällen. Die Schaffung von festen Liegeplätzen ist im Schleusenbereich aus Sicht des ZRF in der Regel nicht möglich. Hierzu sollen andere Flächen genutzt werden. Gegebenenfalls können in Abstimmung der Beteiligten mögliche Liegeflächen gefunden werden, die außerhalb der Wartebereiche, aber dennoch in räumlicher Nähe zu einer Schleuse liegen. Diese sollten dann mit der nötigen Infrastruktur, zum Beispiel Stromanschluss, ausgestattet werden.

Ähnlich wie bei muskelbetriebenen Booten besteht auch für Motorboote ein weiterer Bedarf an Anlegestellen im Bereich von Eberswalde. Das betrifft nicht nur Liegeplätze über Nacht, sondern auch Kurzzeit-Liegeplätze, um von dort aus zum Beispiel das Zentrum und die industriegeschichtlichen Denkmäler in der Stadt zu besichtigen oder Ausflüge an Land zu unternehmen. Solche temporären Liegeplätze gibt es bereits im Bereich des Messingwerkhafens, die aber ertüchtigt werden sollten.

- An der Borsighalle gibt es einen Anleger für Sportboote, der 2002 auf Initiative der Landesgartenschau Eberswalde GmbH entstand. Mit der Stadt Eberswalde hat das WSA 2003 eine Nutzungsvereinbarung abgeschlossen. Allerdings ist der Anleger nur für Boote mit einer Länge bis 6,50 m, eine Breite von 2,50 m und einen Tiefgang von 0,50 m genehmigt, was die Nutzbarkeit stark einschränkt. Hier sollte zwischen Stadt und WSA die Nutzbarkeit auch für größere Boote geklärt werden.
- Eine Aufwertung bedürfte der Anleger im Bereich des Finowkanal-Parks. Dort kam es in der Vergangenheit regelmäßig zu Vandalismus, weshalb technische Infrastruktur wie Stromanschlüsse abgebaut wurden. Durch die neue Bewirtschaftung des dortigen Restaurants „La Gondola“ erfolgt eine Belebung des Gebiets. Hier böte sich bei einer Umgestaltung auch die Möglichkeit für weitere gastronomische Angebote, zum Beispiel in Form einer kleinen Strandbar oder eines Foodtrucks. Eine solche Belebung könnte dem Vandalismus vorbeugen und den Standort auch als innerstädtischen Anleger attraktiver machen.

- Auch außerhalb von Eberswalde gibt es einen Bedarf an weiteren Kurzzeit-Anlegemöglichkeiten. Das betrifft die Ortslagen von Niederfinow, Liepe und Oderberg sowie den Bereich an der Schleuse Rosenbeck, an denen jeweils kombinierte Angebote für Motorboote und Kanus geschaffen werden könnten. Seitens der Kommunen müssen hier Nutzungsmöglichkeiten für Grundstücke gesichert und entsprechende Vereinbarungen mit der WSA getroffen werden. Konkrete Umsetzungsvorschläge werden in der Übersicht der Maßnahmen in Kapitel 6 dargestellt.

Neben weiteren Anlegern bedarf es zusätzlicher Slipanlagen für Motorboote mit nahegelegenen Parkmöglichkeiten für Pkw mit Trailer. Dies wurde nicht nur von wassertouristischen Akteur:innen angemerkt, sondern auch im Ideenmelder vorgeschlagen. Ein wichtiger Aspekt neben der Nutzungsmöglichkeit durch private Bootseigner ist die Sicherheit auf der Wasserstraße. Rettungsboote müssen die Möglichkeit bekommen, beispielsweise bei Havarien schnell zur Gefahrenstelle zu gelangen. Dafür braucht es entlang der Wasserstraße zusätzliche Einsatzstellen, die mit Pkw und Anhänger oder Lkw erreichbar sind. Aus Sicht örtlicher Akteur:innen sollte es zwischen zwei Schleusen möglichst eine geeignete Einlassstelle geben, um im Havariefall schnell zur Stelle zu sein und keine Zeit durch eine Schleusung zu verlieren. Im Stadtgebiet von Eberswalde dürfte dies wegen der Vielzahl an Schleusen nicht zu realisieren sein, doch auch hier sollte unbedingt eine gut erreichbare öffentliche Slipanlage entstehen. Im Ideenmelder wurde als möglicher Standort das südwestliche Ufer an der Boldtstraße vorgeschlagen.

Im gesamten Bereich der Region Finowkanal gibt es keine Bootstankstelle am Wasser. Der zentral gelegene Marienhafen nahe des Wasserkreuzes Havel-Oder-Kanal und Werbellinkanal bietet ein „Tanken unter Aufsicht“. Auf dem Areal gibt es zwei 300-Liter-Fässer für Diesel und Benzin, die nach Bedarf in einer nahegelegenen Tankstelle gefüllt werden. So ist für Boote immer genügend Treibstoff vorhanden. Dieser kann im abgesperrten Hafenbecken sicher abgefüllt werden; sollte dennoch Benzin ins Wasser gelangen, kann dort leicht eine Ölsperre errichtet werden. Aus Sicht des Betreibers kann hier der Bedarf der Bootsfahrenenden gedeckt werden; die Einrichtung einer Tankstelle im Bereich des Marienhafens erscheint ihm aufgrund der zu beachtenden Auflagen zu aufwendig und die Investition erscheint nicht rentabel. Ein ähnliches Angebot zum Tanken besteht auch bei der Marina Oderberg. Vom Anleger im Stadthafen Eberswalde ist eine Tankstelle fußläufig gut zu errei-



Abbildung 16: Anleger beim Familiengarten mit möglichem Biwakplatz. Foto: Klaus Klöppel

chen. Als zentraler Standort für eine Tankstelle am Wasser bietet sich Eberswalde an. Bedarf und Rentabilität sollten auch mit Blick auf die weitere Entwicklung der E-Mobilität auf dem Wasser zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden.

Am Standort der Schiffshebewerke überlegt die kommunale Betreibergesellschaft die Errichtung einer Tankstelle für Wasserstoff kombiniert mit einer Ladestation für Strom. Diese könnte im Bereich des oberen Parkplatzes entstehen, sodass sie wasser- und landseitig genutzt werden kann. Gespräche darüber werden mit dem Wirtschaftsministerium des Landes geführt.

4.3.2 Angebote für den Motorboot-Tourismus

Sieht man von dem Angebot des Biberfloßes in Eberswalde und des Projekts SOFI am Wasserwanderrastplatz Finowfurt (Hausboot, Elektro-Boot) ab, gibt es derzeit keine Möglichkeit zur Kurzzeit-Miete von motorgetriebenen Booten in der Region Finowkanal. Auch Möglichkeiten zum Chartern von Booten für mehrtägige Touren fehlen bislang.

Im Gespräch bot der Eigner der Huckleberry-Flöße an, kurzfristig zunächst zwei Flöße am Finowkanal zu stationieren, sofern es vor Ort einen Partner gibt, der sich um die Vermietung und Ausgabe kümmert. Längerfristig sieht das Unternehmen die Möglichkeit, auch in größerem Umfang Flöße, die künftig elektrisch betrieben werden sollen, in der Region Finowkanal anzubieten. Auch die Familie Killermann möchte Charter-Angebote am Standort der alten Papierfabrik Wolfswinkel entwickeln.

Best Practice-Beispiele: Im Hausboot unterwegs mit Muskelkraft

Nicht nur Tretboote, sondern auch kleine Hausboote lassen sich durch Muskelkraft fortbewegen. Das ist das Prinzip der „Grünen Flotte“ bei **Mühlheim/Ruhr**. Die Escargot (Schnecke) genannten Boote bieten auf sechs Metern Länge Schlafmöglichkeiten für drei bis vier Personen und werden für Tages- oder Mehrtagestouren vermietet. Angetrieben werden sie durch Pedalkraft und bewegen sich entsprechend gemächlich voran. Falls die Kräfte nachlassen oder der Gegenwind zu stark ist, kann man den Motor anwerfen. Info: www.gruene-flotte.de

Ergänzend zur Vermietung von größeren Yachten oder Flößen werden in vielen wassertouristischen Regionen auch kleinere, führerscheinfrei zu nutzende Motorboote stundenweise oder für einen Tag vermietet. Ein solches Angebot gibt es bislang in der Region Finowkanal noch nicht. Aus Sicht der Projektbearbeitenden sollte dieses von vornherein mit klimafreundlichen und lärmarmen Elektrobooten entwickelt werden. Geeignete Standorte könnten gut erreichbare Anleger in Eberswalde sein, zum Beispiel am Messingwerkhafen oder am Marina Park.

Best Practice-Beispiele: Vielfalt von Angeboten an einem Ort

Der Veranstalter „**Abenteuer Flusslandschaft**“ in **Anklam** wurde 2010 für seine mehr-tägigen Kanureisen auf der Peene mit dem Europäischen Tourismuspreis Eden Award ausgezeichnet. Der Veranstalter setzt weiterhin auf nachhaltige Angebote und regionale Kreisläufe. So wird seit 2019 ein selbst entwickeltes Hybridschiff für Naturbeobachtungen und Ausflüge genutzt. Der Veranstalter bietet heute ein vielfältiges Angebot. Dazu gehören Bootsausflüge, Themen-Touren und die Organisation von Eventtours für Firmen oder Gruppen. Für individuelle Paddeltouren werden ressourcenschonende Rücktransporte als Sammeltouren angeboten. Hinzu kommt die Vermietung von Hausbooten sowie von führerscheinfrei nutzbaren Motorbooten. Vor Ort gibt es ein Café am Fluss und es werden verschiedene Events von Konzerten und Lesungen bis zum Oktoberfest veranstaltet. Infos: www.abenteuer-flusslandschaft.de

4.4 Infrastruktur und Angebote für die Fahrgastschifffahrt

Von den drei in der Region ansässigen Unternehmen der Fahrgastschifffahrt bietet aktuell nur die Fahrgastschifffahrt Oderberg gelegentlich Touren auf dem Finowkanal an. Die Fahrgastschifffahrt Neumann, die dort in der Vergangenheit auch Fahrten anbot, beschränkt sich auf die Schiffshebewerke in Niederfinow. Als einen Grund für das eingeschränkte Angebot geben Unternehmen an, dass eine Durchfahrt problematisch ist, weil nicht überall die erforderliche Wassertiefe von 1,20 Metern gegeben ist. Grundsätzlich müsste in einem solchen Fall ein schiffahrtspolizeilicher Hinweis erfolgen und seitens des WSA die Wassertiefe wieder hergestellt werden. Es wird seitens der Nutzenden befürchtet, dass das Problem als Folge der Bauarbeiten an den Schleusen noch zunehmen wird. Seitens der Fahrgastschifffahrt Oderberg wird in dem Zusammenhang auch darauf verwiesen, dass der Bereich um den eigenen Anleger in Finowfurt verschlammt ist und dieser nicht mehr genutzt werden kann.

In Oderberg plant der Betreiber des Hotels Riverside Inn neben neuen Anlegern für Boote auch eine Reaktivierung des Anlegers für Fahrgastschiffe, damit Gäste auf diesem Weg den Biergarten am Wasser erreichen können.

Gewünscht wird von der Branche ein zusätzlicher Anleger für Fahrgastschiffe und gegebenenfalls auch Flusskreuzfahrtschiffe im Bereich der Schiffshebewerke Niederfinow. Die beiden vorhandenen Anlegestellen werden von der dort ansässigen Fahrgastschifffahrt Neumann betrieben. Sie können nach Absprache gelegentlich auch von anderen Unternehmen genutzt werden, allerdings würde durch einen zusätzlichen Anleger die Möglichkeit verbessert, dass andere Unternehmen aus der Region oder aus dem Berliner Raum bei Fahrten zu den Hebewerken auch anlegen und die Gäste zum Besuch der Anlagen aussteigen können. Diese Überlegungen verfolgt die kommunale Betreibergesellschaft in Niederfinow bereits.

Gemessen an der Attraktivität der Wasserstraßen in der Region Finowkanal bleibt das Angebot an Schiffstouren auf dem Gewässer weit hinter den Möglichkeiten zurück. Eine Voraussetzung, um das Angebot zu stärken, ist die Sicherstellung der nötigen Mindestdiefe von 1,20 Metern. Für Schiffe, die auf mehrtägigen Touren unterwegs anlegen müssen, bedarf es eines Stromanschlusses, um die Anlagen an Bord über Nacht ohne Motorengeräusche betreiben zu können. Aus Sicht der Fahrgastunternehmen ist ein besonderes Erlebnis während der Fahrt die Schleusung von Hand. Durch die Automatisierung der Schleusen würde dieses wegfallen – es sollte aber die Möglichkeit genutzt werden, zumindest eine der Schleusen temporär von Hand zu bedienen, um so die Tradition zu wahren.



Abbildung 17: Ausflugsboote im alten Schiffshebewerk. Foto: Klaus Klöppel

Aus Sicht der Projektbearbeitenden fehlt insbesondere ein Angebot von Ausflugsfahrten per Schiff im Stadtgebiet von Eberswalde. Vergleiche mit vielen anderen Städten im In- und Ausland zeigen, wie beliebt solche Touren bei Gästen, aber auch bei der eigenen Bevölkerung sind. Als Kerntour würde sich eine Fahrt zwischen Familiengarten und der Stadtschleuse anbieten. Entlang der Strecke könnten die Geschichte des Kanals und seine Bedeutung für die Stadt erläutert und auf die bedeutenden industriellen Bauten hingewiesen werden. Aufgrund der guten innerstädtischen Verkehrsverbindungen können solche Touren von Gästen auch one-way genutzt werden. Mit einer Anlegestelle an der Schleuse Kupferhammer besteht zudem eine gute Möglichkeit, das Schiff auch als Wassertaxi zwischen dem rund 850 Meter entfernt gelegenen Bahnhof und dem Stadtzentrum zu nutzen.

Die touristische Attraktivität von Eberswalde würde durch ein solches Angebot deutlich aufgewertet. Ein Ausflugsschiff kann neben industriegeschichtlich ausgerichteten Sightseeingtouren auf dem Wasser auch für andere Angebote genutzt werden, von Brunch- oder Genießertouren über Eventfahrten für Gruppen bis zur temporären Nutzung als Restaurant während der abendlichen Liegezeiten. Klimafreundlich, leise und positiv für das Image der Stadt wäre der Einsatz eines elektrisch angetriebenen Schiffes mit Solarpanelen. Solche Schiffe verkehren schon seit 2008 sehr erfolgreich in der polnischen Großstadt Bydgoszcz (Bromberg) und kommen auch in anderen Städten zunehmend zum Einsatz. Die folgenden Best-Practice-Beispiele zeigen, dass sehr unterschiedliche Modelle erfolgreich umgesetzt werden können.

Best Practice-Beispiele: Städtetouren und Wasser-Taxen

Viele Städte im In- und Ausland bieten Stadtrundfahrten auf dem Wasser, Event-Fahrten und einen regelmäßigen Betrieb von Wassertaxen auf festen Linien an. Die folgenden Beispiele zeigen die Vielfalt der Möglichkeiten, bei denen der Elektroantrieb eine wachsende Bedeutung bekommt.

In **Münster** ersetzte schon 2012 der **Solar-Katamaran Solaaris** einen mit Diesel betriebenen Wasserbus. Das Schiff mit 64 Plätzen innen und außen verkehrt auf dem innerstädtischen Aasee zwischen Zentrum und Zoo. Gäste können Teilstrecken (15 bis 45 Minuten für 5 bis 8 Euro) oder komplette Rundfahrten (60 Minuten, 10 Euro) buchen. Das Wasserbus-Ticket gilt am Ausstellungstag auch ohne Aufpreis für Busse im gesamten Stadtgebiet. Zudem gibt es Kombitickets zwischen Bootsfahrt und einer Stadtrundfahrt im Sonderbus. Der Anleger des Schiffes ist eine Etappe auf der Stadtrundfahrt. In der Saison gibt es tägliche Fahrten im Stundentakt zwischen 10 und 18 Uhr. Das Schiff kann nach Betriebsschluss für Chartersfahrten gemietet werden. Unter der Überschrift „Kultur-Kombüse“ werden verschiedene Aktivitäten auf dem Schiff vereint. Das reicht von Puppentheater, Lesungen und Jazzkonzerten bis zu kulinarischen Touren mit Fingerfood und exklusiven Weinverkostung oder Rum-Tasting. Je nach Angebot betragen die Preise hierfür pro Person zwischen 13 und 99 Euro. Zudem kann das Schiff für Gruppenevents von bis zu 50 Personen gechartert werden (495 Euro für die erste, 295 Euro für jede weitere Stunde). Betreiber ist die Firma Overschmidt, die auch einen Bootsverleih und eine Yachtschule betreibt. Infos: www.aaseeschiffahrt.overschmidt.de

Im Stadthafen **Münster** liegt das Ausflugsschiff **MS Günther**, das auf dem Dortmund-Ems-Kanal verkehrt. Es wurde 1910 gebaut, bietet 140 Plätze und verkehrt seit 2016 in Münster. Zum Angebot gehören Familien-Ausflugsfahrten von gut drei Stunden mit einer Schleusung (Preis pro Person 26,90 Euro, für Kinder stark ermäßigt). Darüber hinaus gibt es zahlreiche kulinarische Touren (Frühstücks-, Kaffee&Kuchen- und Abendbrot-Fahrten, saisonale Angebote wie Spargel- oder Grünkohlfahrten oder Mehrgang-Menüs mit Weinbegleitung zu Preisen zwischen 35 und 90 Euro). Außerdem gibt es zahlreiche weitere Event-Touren mit Gin-Tastings, Kreativ-Kursen oder Musik. In der Saison gibt es täglich eine oder zwei Themen-Touren, die Buchungen erfolgen online. Für Events kann das Schiff auch komplett gechartert werden (ab 790 Euro für 3 Stunden). Der Betreiber erhielt das Startkapital durch einen Millionengewinn bei Günther Jauch, das erklärt den Namen. Infos: www.ms-guenther.de

In **Leipzig** sind Stadtrundfahrten durch die Industrieviertel im Bereich des Karl-Heine-Kanals und zum Lindenauer Hafen seit einigen Jahren sehr beliebt. Eingesetzt werden kleine Kanalboote. Während der Fahrten von einer bis etwa zweieinhalb Stunden gibt der Schiffsführende Erläuterungen. Zu den Anbietern gehört **RANAbot**. Das Unternehmen setzt drei Elektroboote mit 15 bis 20 Sitzplätzen ein. Die Plätze sind um 360 Grad drehbar. Für größere Gruppen können die drei Boote gemeinsam genutzt werden. Die Preise pro Person liegen für 70 Minuten bei 15 und für 140 Minuten bei 28 Euro. Fahrten finden täglich nach festem Fahrplan statt. Die Buchung ist online möglich. Infos: www.ranaboot.de

In der polnischen Stadt **Bydgoszcz (Bromberg)** verkehrt schon seit 2008 als **Wasser-Tram** die Solarfähre Stonecznik mit Platz für 28 Personen. Entwickelt wurde das von zwei 10-kW-Motoren angetriebene Schiff von einer Firma aus Velten. Inzwischen wird auch ein Schwesterschiff als Wasser-Tram eingesetzt. Die Schiffe verkehren in der Sommersaison täglich nach festem Fahrplan auf zwei Routen im Stadtzentrum rund um die Mühleninsel und auf dem Bromberger Kanal. Die Fahrten dauern jeweils etwa 60 Minuten. Im Jahr 2022 zählten die Wasser-Trams rund 27.000 Gäste. Tickets kosten 20 Złoty, umgerechnet gut vier Euro. Das Angebot wird von der Stadt Bydgoszcz betrieben und über das touristische Portal vermarktet. Online-Buchungen sind auf der (polnischsprachigen) Website möglich. Infos unter www.visitbydgoszcz.pl



Abbildung 18: Wassertaxi Stonecznik in Bydgoszcz, Foto: Pit1233

4.5 Erlebarmachen von Traditionen und Kulturgeschichte

Die Bedeutung des Kanals für die Entwicklung der Industrie im Finowtal lässt sich am ehesten zwischen der Schleuse Schöpfungurth und dem Marina Park zeigen. In diesem „Erlebnisbereich Finowtal“ kann anhand zahlreicher noch vorhandener baulicher oder technischer Zeugnisse die Geschichte der vergangenen Jahrhunderte dargestellt werden. Diese kann dort nicht nur im Rahmen von organisierten Paddeltouren oder Sightseeing-Touren auf dem Wasser erläutert werden, sondern auch bei Touren zu Fuß oder per Rad. Der Verein Unser Finowkanal könnte seine umfangreiche Expertise dazu nutzen, entsprechende Angebote für Touren zu entwickeln und gegebenenfalls zusammen mit privaten Unternehmen anbieten.

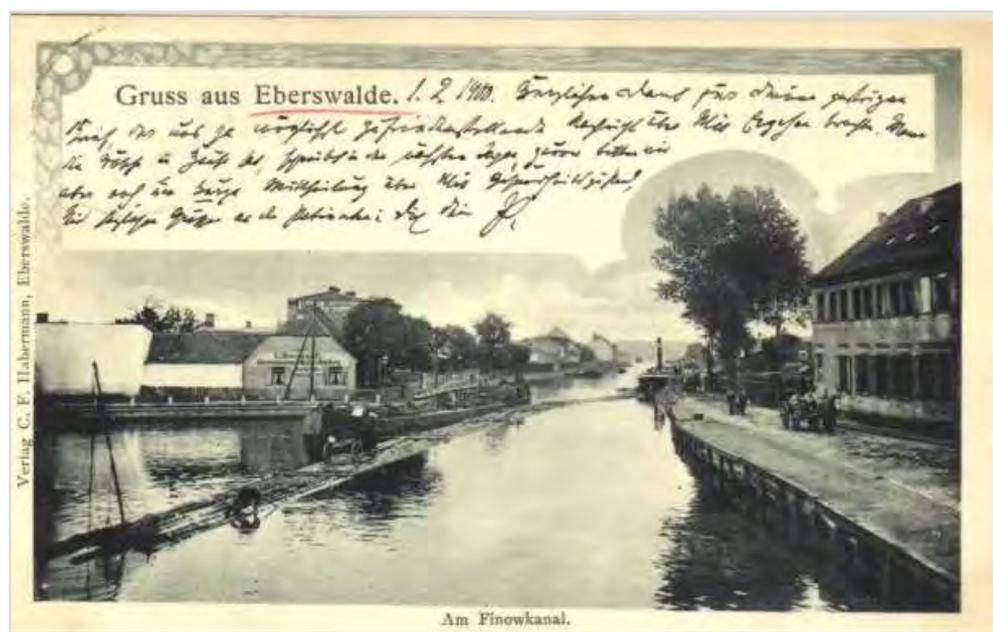


Abbildung 19: Floßzug bei der Einfahrt in die Schleuse Eberswalde. Aus: "Der Finowkanal aus der Sicht der Flößerei", Vortrag zum 6. Finowkanal-Symposium 2022

An die lange Tradition der Flößerei in der Region erinnert der Flößerverein in Finowfurt durch verschiedene Aktivitäten wie das jährliche Flößerfest und sorgt so dafür, dass diese Tradition lebendig bleibt. Bauliche Zeugnisse im Zusammenhang mit dem Flößen gibt es in der Region Finowkanal kaum, aber an einigen der „Lost Places“ könnte durch Infotafeln auf das Flößen hingewiesen werden. Als solche Plätze werden seitens des Flößervereins beispielsweise die ehemaligen Floßholzhäfen in Liebenwalde, Wasserschlagbaum westlich von Zerpenschleuse oder am Forsthaus Kahlenberg genannt. Noch erkennbar sind beispielsweise Fragmente des ehemaligen Floßholzhafens und der benachbarten Holzablage Wasserschlagbaum.

Die Tradition der Flößerei kann auch an einer der Schleusen dargestellt werden, indem dort gezeigt wird, wie Floßzüge geschleust wurden. Auch die Geschichte der Flößerei bietet sich als Thema für geführte Touren per Rad an. Die fachliche Expertise und zahlreiche Dokumente sind seitens des Flößervereins vorhanden, entsprechende Angebote könnten zusammen mit privaten Unternehmen entwickelt werden.

Während organisierte Angebote zur industriekulturellen Geschichte der Region und zur Geschichte der Flößerei noch entwickelt werden müssen, wurde am Standort der Schiffshebwerke seitens der kommunalen Betreibergesellschaft in den vergangenen Jahren bereits zahlreiche Angebote für organisierte Führungen geschaffen, die von den Gästen sehr gut angenommen und weiter ausgebaut werden. Der Erfolg bei der Vermarktung dieser Angebote kann beispielgebend für die Entwicklung weiterer Touren rund um den Finowkanal sein.

Ziel der Betreibergesellschaft ist es, neben den beiden Hebewerken auch deren direkten Vorgänger, die ehemalige Schleusentreppe, besser erlebbar zu machen und in Besucher-rundgänge einzubinden. Konkrete Überlegungen gibt es für einen Übergang über eine der noch erhaltenen Schleusenammern, um von oben die enormen Dimensionen der Anlage besser erfassen zu können. Diese Vorschläge werden auch seitens der Kommunalverwaltung als sinnvoll für die weitere touristische Entwicklung des Standorts angesehen.

Mit der teilweisen Sanierung der Borsighalle wurde ein wichtiges Zeugnis aus der Industriegeschichte von Eberswalde für die Zukunft erhalten und kann kulturell genutzt werden. Viele Bauwerke aus der Industriegeschichte am Rande des Finowkanals sind heute aber nicht für Besuchende erlebbar. Der Rofin-Park ist ein positives Beispiel dafür, wie ein ehemaliges Industrieareal heute einerseits wirtschaftlich genutzt wird, andererseits aber auch als Zeugnis der Industriekultur erlebbar ist. Dort wird auf verschiedenen Infotafeln an die Unternehmensgeschichte erinnert. Die heutige Eigentümerin möchte das Gelände stärker zum Finowkanal öffnen, unter anderem durch die Reaktivierung einer Treppe, die einen direkten Zugang vom Treidelweg auf das Gelände bietet, und durch Fahrradabstellplätze neben dem Treidelweg als Einladung für Radfahrende. Durch eine neue Hausbrauerei mit Biergarten erfährt das Gelände eine weitere touristische Aufwertung. Das Beispiel des Rofin-Parks könnte auch beispielgebend für andere alte Industriegelände sein, die sich in der Umwandlung befinden.

Die Areale der Schleusen können aus Sicht des Zweckverbands dazu genutzt werden, neben Infotafeln auch einzelne Exponate zur Geschichte der Wasserstraße oder zur Industriegeschichte auszustellen. Die Palette reicht hier von historischer Technik, die an den Schleusen eingesetzt wurde, bis zu Produkten, die in den Betrieben der Umgebung in der Vergangenheit produziert wurden. Geeignete Standorte und Möglichkeiten werden im Maßnahmenpaket in Kapitel 6 vorgestellt.

Zur Geschichte des Finowkanals gehört das Treideln der Schiffe. Noch vor wenigen Jahren wurde das Treideln im Rahmen von Ausflugsfahrten mit einem Schiff auf dem Finowkanal vorgeführt. Der damalige Anbieter, die Fahrgastschiffahrt Neumann, hat nach eigenen Angaben wegen zahlreicher nicht erfüllbarer Auflagen das Angebot aufgegeben und das damals eingesetzte Schiff verkauft. Seitens örtlicher Vereine würde es begrüßt, wenn die Tradition des Treidelns auch künftig wieder erlebbar ist, sei es als regelmäßiges Angebot oder zumindest temporär im Rahmen von Veranstaltungen wie dem Eberswalder Hafenfest. In Frage kämen dafür nicht bewaldete Uferabschnitte im Bereich des Marina Parks oder auch ein Abschnitt der Stadtpromenade in Eberswalde.

Eng verbunden mit der Geschichte des Finowkanals sind die Finowmaßkähne, von denen heute nur noch wenige existieren. Seitens des Vereins Unser Finowkanal wurden in der



Abbildung 20: Finow-Maßkahn im Ziegeleihafen Mildenberg. Foto: Schlesinger

Vergangenheit bereits mehrfach Versuche unternommen, einen Finowmaßkahn zu erwerben und nach Eberswalde zu bringen, um ihn dort museal oder für Veranstaltungen zu nutzen. Diese Überlegungen sollten zur Attraktivitätssteigerung des Finowkanals wieder aufgegriffen werden. Je nach Zustand des Fahrzeugs kann das Schiff zu Lande oder auf dem Wasser einen festen Platz erhalten oder sogar auf dem Kanal verkehren. Eine vielfältige Nutzung für Ausstellungen, für Veranstaltungen oder als Restaurantschiff wäre denkbar. Um einen Finowmaßkahn zu erwerben und für neue Nutzungen herzurichten, ist auch eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit denkbar. Über Crowdfunding und Sponsoring ließe sich ein Teil der benötigten Mittel einwerben.

Best Practice-Beispiele: Crowdfunding

Ein Beispiel für erfolgreiches Crowdfunding ist die **Solarboot-Initiative Lübeck**. Sie startete 2016 auf der Crowdfunding-Plattform Startnext ein Crowdfunding-Projekt, um Geld für den Umbau eines größeren Sportbootes in ein Solarboot zu sammeln. Die rund 11.000 Euro, die dafür benötigt wurden, kamen bei der Aktion zusammen. 71 Unterstützende fanden sich dafür. Bei der Aktion gab es nicht nur die Möglichkeit, einen Betrag ohne Auflagen zu spenden, sondern es war auch möglich, Festbeträge für bestimmte Gegenleistungen zu spenden, zum Beispiel für den Erwerb eines T-Shirts mit Aufdruck oder für eine Tagesfahrt mit dem umgebauten Schiff. Startnext ist eine der Crowdfunding-Plattformen. Infos: www.startnext.com www.solarboot-initiative.de

4.6 Weitere Angebotsentwicklung entlang der Wasserstraße

In den Gesprächen mit regionalen Akteur:innen und über den Ideenmelder wurden verschiedene Vorschläge gemacht, wie die Attraktivität der Wasserstraße weiter erhöht werden kann. Diese Vorschläge sind nicht in der Maßnahmenübersicht in Kapitel 6 mit aufgenommen, weil es hierzu intensiverer Vorüberlegungen bedarf, die im Rahmen dieses Projektes nicht leistbar war, die aber dennoch von den örtlichen und regionalen Akteur:innen in die weiteren Überlegungen mit einbezogen werden sollten:

- Schaffung eines Strandbades mit einem Badeschiff in Eberswalde, um die Attraktivität des Finowkanals für Gäste und Anwohnende zu erhöhen.
- Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten über den Kanal durch Boote in Selbstbedienung in Eberswalde, gegebenenfalls auch in Oderberg.
- Schaffung von Erlebnisangeboten für Kinder und Jugendliche auf dem Wasser, zum Beispiel eines Erlebnisparcours für Paddelboote an einem genügend breiten Abschnitt.
- Aufwertung einiger Schleusenareale durch Spiel- und Sportgeräte, um die Fahrt auf dem Kanal abwechslungsreicher, gerade für Kinder und Jugendliche, zu machen.
- Instandsetzung einer Verbindung zwischen Finowkanal und Mäckersee in der Nähe des Messingwerks für kleinere Boote.
- Darstellung des Treidelns, zumindest während Events – zum Beispiel im Bereich zwischen Marina Park und Eisenbahnbrücke in Eberswalde.
- Nutzung des Platzes der alten Badestelle an der Wriezener Alten Oder in Oderberg als romantischen Ort am Wasser, an dem man abends die Sonnenuntergänge erleben kann. Der Platz befindet sich nahe des Sportplatzes und unweit des Zentrums der Stadt. Eine Anlegemöglichkeit für Kanus könnte dort ebenfalls geschaffen werden.
- Schaffung eines öffentlichen Aussichtspunkts am Albrechtsberg in Oderberg, nahe des Stadtzentrums. Im Ideenmelder wurde zudem angeregt, diesen durch einen Fahrstuhl auch für Menschen mit Bewegungseinschränkung erreichbar zu machen.
- Einrichtung eines Museums zur Geschichte des Finowkanals und zum Angelsport in den leerstehenden Gebäuden des ehemaligen Restaurants Forellenhof an der Ragöser Schleuse.



Abbildung 21: Sonnenuntergangsplatz an der Wriezener Alten Oder in Oderberg. Foto: Klaus Klöppel

4.7 Elektromobilität auf dem Wasser

Im Gespräch mit dem Landkreis wurde ein besonderer Wert darauf gelegt, die Region Finowkanal fit für eine elektromobile Zukunft auf dem Wasser zu machen und bereits bei der Sanierung der Schleusenbereiche und der Entwicklung weiterer Infrastruktur für motorgetriebene Boote die nötige Ladeinfrastruktur mit zu berücksichtigen.

Auf Bootsmessen nimmt Elektromobilität auf dem Wasser einen immer größeren Stellenwert ein. So selbstverständlich, wie man sich auf dem Land mit dem E-Bike im Urlaub bewegt, wird man künftig auch auf dem Wasser emissionsfrei und geräuscharm mit Elektromobilität unterwegs sein. In Joachimsthal am Werbellinsee werden bereits einige Solarboote vermietet. Auf dem See verkehrt seit einigen Jahren in Zusammenarbeit mehrerer Partner der Solar Explorer, ein Forschungsschiff, das Angebote für Jugendliche und Erwachsene bietet.

Im Gespräch mit regionalen Unternehmern wurde eine gewisse Skepsis geäußert, inwieweit sich E-Mobilität auf dem Wasser durchsetzt. Hier gab es Bedenken aufgrund der Schwere und Größe der benötigten Batterien, des Energieverbrauchs und des Bedarfs zum Nachladen. Abgesehen von der allgemeinen Entwicklung, dass Herstellerfirmen auch bei größeren und antriebsstarken Booten zunehmend auf verbrennerfreie Antriebe setzen, muss hier die besondere Situation in der Region Finowkanal berücksichtigt werden. Auf dem Kanal sind Fahrgeschwindigkeiten von maximal 6 km/h vorgesehen, die Strecke lädt zum entschleunigten Erleben ein. Wer es eilig hat, um von A nach B zu kommen, wählt eher den Oder-Havel-Kanal als Alternative.

Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Energieverbrauch für Yachten oder Hausboote vergleichsweise niedrig; bei Aufenthalten für Landgänge oder über Nacht kann bei Bedarf nachgeladen werden. Auch bei vorgeschlagenen zusätzlichen Angeboten für kleine Boote, die stundenweise gemietet werden können, bieten sich elektromobile Lösungen an, wie sie schon an zahlreichen anderen Gewässern genutzt werden. Bezüglich der erforderlichen Ladeinfrastruktur dürfte für Schnellladesäulen in der Region Finowkanal kaum Bedarf sein, es braucht aber perspektivisch einige normale Ladestationen im Bereich von größeren Marinas oder Anlegestellen, an denen die Akkus beim Aufenthalt geladen werden können; ergänzend können auch normale Steckdosen zum Laden über Nacht genutzt werden.

Im Bereich von Charterbooten gibt es auch international Beispiele, wie sich Elektromobilität durchsetzt. So startete am Telemark-Kanal in Norwegen bereits 2021 eine Flotte rein elektrisch betriebener Boote mit Solardächern der slowenischen Werft Greenline Yachts. Im Elsass wurde in den vergangenen Jahren auf dem Rhein-Marne-Kanal und Saarkanal ein Netz von Schnellladestationen durch die französische Wasserstraßenverwaltung errichtet. Seit 2018 verkehren dort vollelektrische Charterboote unterschiedlicher Größe. Fahrgastschiffe mit Elektroantrieb sind seit 2008 in Bydgoszcz (Bromberg) im Einsatz. In Berlin wurde 2022 beim ersten Taxiboot der Diesel- durch einen Elektroantrieb ersetzt, dort werden auch Rundfahrten im Solar-Katamaran angeboten. Auch am Essener Baldaysee wurden seit 2021 zwei Diesel-Fahrgastschiffe auf E-Mobilität umgerüstet. Am Bodensee hatte 2022 die erste vollelektrische Fähre für 300 Gäste Stapellauf. Kleinere führerscheinfreie Solarboote für bis zu zwölf Personen vermietet zum Beispiel die Berliner Solarwaterworld AG an seinen Standorten in Berlin-Köpenick und Berlin-Osthafen. Auch an vielen anderen Seen und Flüssen in Deutschland ergänzen Elektro- und Solarboote das Mietangebot.



Abbildung 22: Die Funtensee unterwegs auf dem Finowkanal. Foto: Lars Wiedemann

Am Finowkanal soll das vom Verein „Unser Finowkanal“ betriebene Salonboot Funtensee wieder einen klimafreundlichen elektrischen Antrieb erhalten. Das Boot fuhr ab 1919 bereits am Königsee mit einem leisen Elektromotor, der allerdings später durch einen Dieselmotor ausgetauscht wurde. Für die erneute klimafreundliche Umrüstung werden derzeit die technischen Möglichkeiten und Kosten geklärt.

Die WIN-Region will sich als Modellregion für E-Mobilität auf dem Wasser entwickeln. Seitens der WIN wurde eine Initiative zum Aufbau von Ladeinfrastruktur in der Region gestartet.

Best Practice-Beispiele: E-Mobilität auf dem Wasser

Das Unternehmen Aquare Charter aus **Brandenburg (Havel)** vermietet seine **BunBo-Hausboote** an verschiedenen Standorten im Land Brandenburg. 2020 wurde ein erstes Hausboot mit elektrischem Antrieb in Betrieb genommen. 2022 startete man mit einem neu entwickelten Typ 1200E und will 2023 zehn weitere E-Hausboote dieser Bauart zum Einsatz bringen. Die Boote bieten auf einer Länge von 12,30 Metern sechs Schlafplätze und werden von einem Elektromotor mit 15kW angetrieben. Die Akkus werden von Solarpaneelen auf dem Dach gespeist. Die Batterien verfügen über eine Kapazität von 20 kWh. Nach Herstellerangaben kann das Fahrzeug im reinen Batteriebetrieb ohne Sonneneinstrahlung mindestens 20 km weit bei einer Geschwindigkeit von 6-7 km/h fahren, bei Sonnenschein praktisch unbegrenzt mit Solarenergie. Bei höherer Geschwindigkeit wird die Reichweite deutlich reduziert. Das Boot wird gezielt Gästen empfohlen, die einen entschleunigten Hausbooturlaub planen. Der Akku speist auch die elektrischen Einrichtungen an Bord vom Kühlschrank und Geschirrspüler bis zur Beleuchtung. Infos: www.bunbo.de

4.8 Verbesserung der Erreichbarkeit mit MIV und ÖV sowie Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte

In Kapitel 3.3 wurde die Erreichbarkeit wichtiger wassertouristischer Punkte mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie deren Funktion als Verknüpfungspunkte zwischen Angeboten zu Wasser und zu Lande bewertet. Aus der Analyse sowie Gesprächen mit regionalen Akteur:innen ergeben sich folgende Vorschläge zur Angebotsentwicklung.

Stadthafen Liebenwalde

Da die nächstgelegenen Bus-Haltestellen vergleichsweise weit entfernt vom Stadthafen liegen, empfehlen wir die Einrichtung einer Haltestelle „Liebenwalde, Stadthafen“ für die Linie 805, um die Erreichbarkeit des Standorts mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus Richtung Oranienburg zu verbessern. Seitens der Stadtverwaltung wird dem keine größere Priorität eingeräumt. Da diese Angebotsverbesserung mit geringem Aufwand umsetzbar ist, empfehlen die Projektbearbeitenden, die Einrichtung einer solchen Haltestelle zu prüfen.

Bahnverbindung für Liebenwalde

Seitens der Stadt Liebenwalde werden die Pläne für eine Anbindung an die Heidekrautbahn und einer Reaktivierung des Bahnhofs Liebenwalde weiterverfolgt, allerdings bestand im Gespräch mit der Stadtverwaltung die Einschätzung, dass mit einer Umsetzung vor 2030 kaum zu rechnen sein dürfte. Durch die Reaktivierung des Nordastes von Wensickendorf nach Liebenwalde ergäbe sich eine direkte Anbindung per Bahn nach Berlin-Gesundbrunnen. Die Reaktivierung dieser Strecke wäre positiv für die Weiterentwicklung des Wasser-, Rad- und Wandertourismus in der gesamten Region Finowkanal und sollte unbedingt weiterverfolgt werden.

Angebotsverbesserungen für den Pkw-Verkehr in Zerpenschleuse



Abbildung 23: Slipanlage in Zerpenschleuse mit Parkmöglichkeit. Foto: Klaus Klöppel

In Zerpenschleuse besteht temporär eine Überlastung der vorhandenen Parkflächen am Südufer des Langen Trödels. Dem will die Gemeinde Wandlitz mit der Schaffung eines zentralen Parkplatzes begegnen, allerdings steht hierfür bislang kein geeignetes Grundstück zur Verfügung. Da die angespannte Parksituation auch von Anwohnenden als problematisch angesehen wird und zu Akzeptanzproblemen für den Tourismus führen könnte, sollten diese Pläne mit Nachdruck weiterverfolgt werden.

Im Bereich der öffentlichen Slipanlage bestehen Parkmöglichkeiten für Autos mit Trailern, die aber nicht als solche ausgewiesen sind. Aus Gutachtersicht sollte dort eine Ausweisung öffentlicher Parkflächen erfolgen, damit der Standort offiziell zum Ein- und Auslassen von Motorbooten oder von mitgeführten Paddelbooten genutzt werden kann.

Verbesserung des Bahnangebots im Ruhlsdorf-Zerpenschleuse

Seitens der Gemeindeverwaltung Wandlitz wird eine Verdichtung des Takts der RB 27 zwischen Basdorf und Groß Schönebeck auf einen durchgehenden 1-Stunden-Takt gewünscht (bisher weitgehend 2-Stunden-Takt). Der Bahnhof Ruhlsdorf-Zerpenschleuse bietet in der Gesamtregion die beste Möglichkeit, um mit einem aufblasbaren Boot oder SUP mit öffentlichen Verkehrsmitteln an die Wasserstraße zu gelangen oder dort die Angebote einer Boots- und Radvermietung (Bootshaus Lotti) in Anspruch zu nehmen. Eine Taktverdichtung würde nicht nur die An- und Abreise von Gästen Richtung Berlin verbessern, sondern auch die Möglichkeit, von einem Anlegeplatz in Ortslage Ziele in der Umgebung (z.B. Wildpark und Jagdschloss Schorfheide in Groß Schönebeck) zu besuchen.

Aufwertung der Schleuse Ruhlsdorf als Verknüpfungspunkt

Der ZRF plant im Rahmen der Schleusensanierung die Anlage eines öffentlichen Parkplatzes sowie die Schaffung weiterer touristischer Angebote auf dem Areal. So entsteht dort ein attraktiver Verknüpfungspunkt, der mit dem MIV, mit dem ÖV und per Rad gut erreichbar ist und die Möglichkeit bietet, dort ein eigenes Paddelboot zu Wasser zu lassen oder ggf. auch ein Boot zu mieten. Die Maßnahme wird detailliert in Kapitel 6 beschrieben.



Abbildung 24: Mögliche Parkfläche an der Schleuse Ruhlsdorf. Foto: Klaus Klöppel

Aufwertung der Schleuse Grafenbrück als Verknüpfungspunkt

Auch im Bereich der Schleuse Grafenbrück plant der ZRF im Rahmen der Schleusensanierung die Schaffung eines kleinen öffentlichen Parkplatzes. Dieser ist im Vergleich zur geplanten Anlage in Ruhlsdorf schlechter erreichbar und dürfte auch künftig eher eine geringere Rolle spielen, bietet aber die Möglichkeit, hier ein Paddelboot einzusetzen, die nahegelegene Gaststätte zu erreichen oder in der Umgebung zu wandern.

Weitere Aufwertung des Verknüpfungspunktes Schleuse Schöpfungurth

Die Buslinie 910, die eine direkte Verbindung zum Bahnhof Eberswalde ermöglicht, verkehrt an Wochenenden und Feiertagen nur im Zwei-Stunden-Takt. Da die Linie auch weitere (wasser-)touristische Ziele erschließt, hat sie eine hohe Bedeutung für den Urlauber-, Ausflugs- und Freizeitverkehr, stellt aber auch eine wichtige Anbindung für die Einwohnerschaft von Finowfurt zum Bahnhof und Zentrum von Eberswalde dar. Aus Gutachtersicht wird deshalb empfohlen, eine Verdichtung des Taktes zu den Kernzeiten an Wochenenden und Feiertagen zu prüfen.

Weitere Angebotsentwicklung am Standort Messingwerkhafen

Der Wasserwanderrastplatz ist ein guter Standort, um bei einer Rast wichtige touristische Ziele in der Umgebung (Wasserturm, Kupferhäuser, Messingwerk-Siedlung) zu besichtigen. Der Standort ist gut mit MIV und ÖV zu erreichen. Aus Gutachtersicht sollte der Standort durch eine Erweiterung des touristischen Angebots (Gastronomie, Mietboote, Biwakplatz) ausgeweitet werden. Die Maßnahme wird detailliert in Kapitel 6 beschrieben.



Abbildung 25: Anleger am Messingwerkhafen. Foto: Klaus Klöppel

Weitere Angebotsentwicklung an der Schleuse Drahthammer / Familiengarten

Die Grünfläche zwischen Drehnitzfließ und Finowkanal bietet das Potenzial für einen attraktiven innerstädtischen Wasserwanderrastplatz, der eine gute Anbindung an zahlreiche touristische und gastronomische Ziele bietet. Eine weitere Aufwertung des Areals würde durch eine Reaktivierung des Anlegers für die Fahrgastschiffahrt erfolgen. Die Maßnahme wird detailliert in Kapitel 6 beschrieben.

Aufwertung der Schleuse Kupferhammer als Verknüpfungspunkt mit dem Bahnhof

Durch die Nähe zum Bahnhof und weiterer ÖV-Angebote sowie die künftige Entwicklung des Umfelds (Hufnagelfabrik) bietet sich die Schleuse als attraktiver Ausgangspunkt für einen regelmäßigen Shuttleverkehr auf dem Wasser in Richtung Drahthammer bzw. Stadtschleuse an. Die Maßnahme wird detailliert in Kapitel 6 beschrieben.

Reaktivierung des Anlegers am Finowkanal-Park

Damit der Ort sein Potenzial als Verknüpfungspunkt entfalten kann, braucht es zunächst eine Wiederherstellung der technischen Einrichtungen am Anleger sowie der Wiederherrichtung von temporär nutzbaren Parkplätzen im Umfeld. Voraussetzung dafür ist es aber, die Probleme mit dem Vandalismus in Kooperation unterschiedlicher Beteiligter in den Griff zu bekommen. Die Maßnahme wird detailliert in Kapitel 6 beschrieben.

Einsatzstelle für Kanus an der Schwärzermünde und weitere Umfeldaufwertung

An der Stadtpromenade, unweit des Marktplatzes, sollte eine Ein- und Ausstiegsstelle für Kanus entstehen. Auf einem Teil des nichtöffentlichen Parkplatzes oder direkt daneben könnte eine Zufahrt für Pkw entstehen, um Kanus ab- und aufzuladen. Der gesamte Bereich lässt sich durch eine Nutzung der Grünfläche neben dem Parkplatz sowie saisonale, nichtstationäre Gastronomie aufwerten. Die Maßnahme wird detailliert in Kapitel 6 beschrieben.

Verbesserung der Erreichbarkeit des Marina Parks

Die Schleusenstraße als Zufahrt zum Marina Park befindet sich in einem schlechten Zustand und sollte angesichts der touristischen Bedeutung des Standorts saniert werden. Eine bessere Erreichbarkeit aus dem Stadtzentrum böte eine neue Brücke für Fußgänger:innen und Radfahrende vom Marina Park zur Bollwerkstraße. Der Eigentümer des Marina Parks hatte vorgeschlagen, die Teufelsbrücke dort auf eigene Kosten aufzustellen und zu sanieren, wenn der Transport vom jetzigen Standort am Messingwerkhafen dorthin von dritten übernommen würde. Hier wäre zuvor zu prüfen, ob ein Transport des Bauwerks machbar ist.

Aufwertung des Verknüpfungspunktes Schiffshebewerke

Seitens der gemeindeeigenen Betreibergesellschaft wird die Schaffung eines kombinierten Anlegers für Fahrgastschiffe, Motorboote und Kanus an dem Standort geplant, was eine Nutzung der landseitigen Angebote möglich macht. Die Maßnahme wird detailliert in Kapitel 6 beschrieben. Aufgrund der temporär starken Nutzung des Parkplatzes am Infozentrum und der damit verbundenen Verkehrsbelastung des Dorfes bedarf es zudem einer Verbesserung der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das Angebot der Buslinie 916 als direkte Verbindung zum Bahnhof Niederfinow sowie zum Bahnhof Eberswalde ist an Wochenenden und Feiertagen mit täglich nur drei Verbindungen touristisch nur bedingt nutzbar. Eine Aufwertung des Angebots als PlusBus mit durchgehendem Stundentakt werktags sowie mindestens eines Zwei-Stunden-Takts an Wochenenden und Feiertagen würde die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln attraktiver machen. Dabei ist auch eine Verschiebung der Haltestelle näher an die Schiffshebewerke zu prüfen. Ergänzend können andere zusätzliche Verbindungen zwischen Bahnhof und Hebewerken, zum Beispiel durch Kutsche oder Bootshuttle, angeboten werden. Die Aufwertung der Linie 916 würde auch der besseren ÖPNV-Erreichbarkeit von Oderberg zugutekommen.

4.9 Entwicklung der Treidelwege, Übergänge für Radfahrende und Fußgänger:innen, radtouristische Verbesserungen

Neben der Angebots- und Infrastrukturentwicklung auf dem Wasser bedarf es zur touristischen Entwicklung der Region Finowkanal auch zahlreicher Verbesserungen bei den Fuß- und Radwegen im direkten Umfeld der Wasserstraße. In den Gesprächen mit Vertreter:innen der Kommunen sowie im Ideenmelder wurden zahlreiche Vorschläge zur Angebotsverbesserung dargelegt. Die Ergebnisse der Befahrung und Begehung der Wege im Rahmen des Projekts (vgl. Kapitel 3.2.3) zeigte einen weiteren Handlungsbedarf.

Eine detaillierte Problemanalyse ist im Rahmen dieses Projekts nicht leistbar. Aufgrund der wachsenden Bedeutung des Rad- und Wandertourismus, der bereits starken Nutzung der radtouristischen Verbindung des Oder-Havel-Radwegs und der Bedeutung der Treidelwege für die Alltags- und Freizeitmobilität der örtlichen Bevölkerung sollte ein Maßnahmenplan zur Aufwertung der Rad- und Fußwegeverbindung im Rahmen eines weiteren Umsetzungskonzepts erarbeitet werden. Diese Maßnahme wird detailliert in Kapitel 6 beschrieben.

Im Folgenden sind einige Probleme benannt, die bereits in der Diskussion sind, im Rahmen der Schleusensanierung mit bedacht werden sollten, sich mit wenig Aufwand verbessern ließen oder bei denen es vorab noch grundsätzlicher Abstimmungen unterschiedlicher Beteiligter bedarf.

Querung des Langen Trödels in Zerpenschleuse

Zwischen dem Zentrum des Dorfes südlich des Finowkanals und dem nördlich gelegenen Hafendorf gibt es keine direkte Fuß- und Radwegeverbindung, da eine Querung des Kanals im Bereich der Schleuse nicht möglich ist. Dadurch ist die Erreichbarkeit des Bahnhofs für Bewohnende des Hafendorfs nur mit einem großen Umweg möglich. Das führt in Einzelfällen sogar dazu, dass die nicht erlaubte und sehr gefährliche Abkürzung über die Eisenbahnbrücke gewählt wird. Seitens von Bewohnenden und des Ortsbeirats wird eine Querung gewünscht, aus Sicht der Verwaltung der Gemeinde Wandlitz bestehen für den Neubau einer Brücke derzeit keine finanziellen Möglichkeiten. Eine kostengünstigere Quermöglichkeit über die Schleuse wird seitens des WSA abgelehnt. Hier scheint zunächst eine grundsätzliche Klärung erforderlich, welchen Stellenwert eine Quermöglichkeit für das Hafendorf hat, das weitgehend abgetrennt vom übrigen Ort existiert.

Rad- und Fußgängerbrücke in Finowfurt

Für die 2021 wegen Baufälligkeit abgerissene Brücke zwischen Brückenstraße und Schlossgutsiedlung soll aus Sicht der Gemeinde Schorfheide noch 2023 ein Ersatz geschaffen werden. Die bisherige Holzbrücke soll durch eine 2,50 m breite Brücke aus Holz und Stahl ersetzt werden.

Querung im Bereich der Schleuse Heegermühle

Seitens der Stadt Eberswalde wird für die Schleuse Heegermühle eine Verbreiterung des Schleusenübergangs auf durchgängig 2,50 Meter gewünscht, da dieser stark von Fußgänger:innen und Radfahrenden genutzt wird und stellenweise zu schmal ist. Hier müsste zwischen der Stadt Eberswalde und dem ZRF abgestimmt werden, inwieweit diese Maßnahmen im Rahmen der bevorstehenden Schleusensanierung mit umgesetzt werden kann.



Abbildung 26: Durchfahrtsverbot an der Schleuse Kupferhammer aus südlicher Richtung. Foto: Antje Merschel

Bessere Wegeführung im Bereich der Schleuse Kupferhammer

Vom Oder-Havel-Radweg, der am nördlichen Treidelweg verläuft, gibt es im Bereich der Schleuse Kupferhammer eine ausgeschilderte Wegeführung zum Bahnhof Eberswalde. In umgekehrter Richtung gibt es aus Richtung der Kupferhammerstraße ein Schild „Durchfahrt verboten“, das auch für Radfahrende gilt. Hier müsste die Stadtverwaltung initiativ werden, um die Durchfahrt für Radfahrende freizugeben. Zudem werden Radfahrende ab Bahnhof Eberswalde über Kupferhammerweg und Britzer Straße zum Oder-Havel-Radweg geleitet. Diese Routenführung ist für Nutzende, die westwärts Richtung Finow und Finowfurt unterwegs sind, die beste. Aber für Nutzende, die ostwärts Richtung Niederfinow fahren möchten, müsste die Wegeführung über die Schleuse Kupferhammer erfolgen, da diese kürzer ist und so die Fahrt über die stark befahrene Britzer Straße sowie über das Kopfsteinpflaster in der Naumannstraße vermieden wird. Der Kupferhammerweg ist stark von Pkw befahren, die sich zum Teil nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Hier sollten seitens der Stadt Eberswalde Maßnahmen geprüft werden, mit denen die Sicherheit für Radfahrende erhöht werden kann.

Wegeführung und Ausschilderung in der Naumannstraße in Eberswalde

Zwischen Britzer Straße und Kupferhammer führt die Route über die Neumannstraße, die über weite Strecken einen Belag aus Kopfsteinpflaster hat und deshalb kaum befahrbar ist. Viele Radfahrende nutzen deshalb den nördlichen Randstreifen mit einem glatten Pflaster, der allerdings nicht als Radweg (bzw. kombinierter Rad- und Fußweg) ausgewiesen ist. Gelegentlich ist dieser auch zugesperrt. Hier sollte seitens der Stadt Eberswalde geprüft werden, ob der Randstreifen für die Nutzung durch Radfahrende freigegeben werden kann.

Bessere Ausschilderung im Bereich der Ragöser Schleuse

Die Beschilderung des Radwegs, der um die Schleuse herumgeführt wird, ist hier irreführend und sollte seitens der Stadt Eberswalde kurzfristig angepasst werden.

Entschärfung von Gefahrenstellen

Im Ideenmelder wurde auf potenzielle Gefahrenstellen im Verlauf des Oder-Havel-Radwegs unter der Eisenbahnbrücke sowie unter der Brücke am Erna-Bürger-Weg in Eberswalde hingewiesen. An beiden Stellen ist der Weg schmal und kurvig, zum Wasser hin gibt es jeweils ein zweigeteiltes Gelände. Bei einem Sturz besteht die Gefahr, unter dem Gelände hindurch ins Wasser zu rutschen. Ein zusätzliches Gitter oder Platten in diesem Bereich könnte das verhindern. Hier sollten seitens der Stadt Eberswalde geprüft werden, wie durch geeignete Möglichkeiten die Sicherheit erhöht werden kann.

Aufstellen von Fahrradständern

Um Sehenswürdigkeiten, Geschäfte oder gastronomische Einrichtungen in Umfeld der Wasserstraße besuchen zu können, bedarf es genügend sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Bereich des Oder-Havel-Radwegs. Felgenschonende Bügelhalterungen sind hierfür zu empfehlen. Im Bereich der Schleuse Schöpfurth gibt es bereits östlich der Hauptstraße einige solcher Fahrradständer. Aufgrund der bereits starken Frequentierung und möglicher künftiger Angebotserweiterungen sollte hier die Zahl der Fahrrad-Stellplätze erweitert werden. Fahrradständer sollten im Umfeld solchen Schleusen aufgestellt werden, die touristisch ertüchtigt werden sollen. Das betrifft die Schleusen Ruhlsdorf und Grafenbrück. Aufgrund der vorgeschlagenen touristischen Entwicklung sollten auch im Bereich des Wasserwanderrastplatzes Messingwerkhafen sowie im Bereich der Schleuse Drahthammer und am Stadthafen Eberswalde sichere Fahrradabstellanlagen entstehen. Die Einrichtung sollte in Abstimmung des ZRF mit den jeweiligen Kommunen erfolgen.

Aufstellung von Toiletten

Im gesamten Verlauf der Treidelwege bzw. des Oder-Havel-Radwegs gibt es nur sehr wenige Toiletten. Das führt dazu, dass Nutzende nicht nur in der Natur, sondern auch in Ortslagen ihre Notdurft im Freien verrichten. Aus Sicht der Projektbearbeitenden sollte sichergestellt werden, dass in regelmäßigen Abständen entweder öffentliche Toiletten vorhanden sind oder Toiletten in gastronomischen Betrieben und anderen Einrichtungen (gegen Gebühr) auch öffentlich genutzt werden können.



Abbildung 27: Barrierefreie Trockentoilette am Standort Messingwerkhafen. Foto: Klaus Klöppel

Entlang der Strecke sollten auch Hinweise auf Toiletten mit Entfernungsangabe in die Ausschilderung einbezogen werden. Toiletten sollten an größeren Anlegestellen sowie je nach Nutzungsfrequenz der Wege im Abstand von etwa zwei bis fünf Kilometern verfügbar sein. Im Rahmen der Angebotsentwicklung sollte an den Schleusen Ruhlsdorf und Grafenbrück in Abstimmung zwischen ZRF und Kommunen Trockentoiletten aufgestellt werden. Im Zusammenhang mit der touristischen Entwicklung des Umfelds der Schleuse Drahthammer sollte dort eine Toilette auch außerhalb der Öffnungszeiten des Familiengartens verfügbar sein. Einen Bedarf gibt es auch im Bereich des Wasserwanderrastplatzes in Liepe (vgl. Maßnahme 22). Weitere geeignete Standorte sollten im Rahmen des vorgeschlagenen Detailkonzepts für die Rad- und Wanderwege ermittelt werden.

Weitere Vorschläge

Im Ideenmelder sowie in weiteren Diskussionen wurden verschiedene Vorschläge zur Angebotsverbesserung gemacht. Diese können bei der Erarbeitung eines Detailkonzepts für die Rad- und Wanderwege geprüft werden:

- nicht mehr genutzte Bahnbrücken (z.B. ehem. Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn in Eberswalde) auf die Nutzbarkeit für den Fuß- und Radverkehr prüfen, um so mehr Möglichkeiten für Rundtouren zu schaffen
- für die Brücke zur Stadtschleuse einen barrierefreien Aufgang schaffen
- soweit wie möglich Verbreiterung sowie eine Trennung der langsamen von den schnelleren Nutzenden, um gefährliche Begegnungen zwischen sportlichen Radfahrern und Fußgänger:innen zu vermeiden
- Beleuchtung mit Solar-Lampen
- Spiegel an gefährlichen Kurven, um den Verkehr aus der Gegenrichtung früher zu erkennen
- mehr Sitzgelegenheiten und Mülleimer in Eberswalde im Bereich zwischen Kupferhammer und Marina Park aufstellen
- Schaffung von Rastplätzen für Fußgänger:innen und Radfahrende entlang des Treidelwegs



Abbildung 28: Brückenunterführungen (hier Marienbrücke in Finowfurt) können als wettergeschützte Rastplätze dienen. Foto: Antje Merschel

4.10 Unterkünfte und Gastronomie im Umfeld der Wasserstraße

Sowohl in den Gesprächen mit kommunalen und touristischen Akteur:innen wie im Ideenmelder wurde darauf hingewiesen, dass das Angebot an Unterkünften und Gastronomie in der gesamten Finowkanalregion sehr schwach entwickelt ist. In Kapitel 4.2.2 wurde bereits auf den Bedarf hingewiesen, Lücken für Wasserwandernde durch Biwak- und Campingplätze, Tiny-Houses oder andere Übernachtungsangebote zu schließen.

Einige konkrete Projekte sind zur Reaktivierung oder zum Neubau von Hotels in der Region Finowkanal geplant:

- Die Stadt Liebenwalde hofft auf eine Reaktivierung des 2018 geschlossenen Hotels Preußischer Hof als Familienhotel mit rund 100 Betten. Im Vorjahr wurden bereits Umbauten begonnen.
- In Zerpenschleuse wird bis zur Saison 2025 ein leerstehendes Gutshaus an der Forststraße zur Unterkunft mit 25 Zimmern und Kanuwanderstation mit Werkstätten und Seminarräumen sowie Feuerstelle entwickelt.
- Ein interessantes Investitionsprojekt wurde in Finowfurt auf den Weg gebracht. Eine Investorengruppe plant dort die Reaktivierung des ehemaligen Schlossguts, das an den Finowkanal grenzt. Neben 27 Zimmern im Schlossgebäude und weiteren Ferienwohnungen sollen dort auch ein Restaurant, Konferenz- und Veranstaltungsangebote, eine Fahrradstation sowie Wohnungen entstehen. Geplant ist dort auch ein Anleger für muskel- und motorbetriebene Boote, um Gästen vom Wasser aus einen Zugang zu ermöglichen. Das Projekt soll in den kommenden Jahren umgesetzt werden und würde eine deutliche touristische Aufwertung für den Ort und die Region bedeuten. Außerdem gibt es für Finowfurt eine Investorenanfrage zur Errichtung eines energieautarken Budget-Hotels im Gewerbegebiet, allerdings nach Aussagen der Verwaltung bisher keine konkreteren Überlegungen dazu.
- In Bad Freienwalde soll die ehemalige Landratsvilla im Zentrum in ein Boutiquehotel umgewandelt werden. Der Bauantrag dafür soll kurzfristig gestellt werden. Im ersten Schritt soll es zwölf Zimmer geben. Es gibt die Option für eine Erweiterung um das leerstehende ehemalige Kreishaus. In Bad Freienwalde soll zudem eine Villa im Kurviertel in eine Pension mit 50 Betten umgewandelt werden. Planungsleistungen wurden bereits ausgeschrieben.
- In Eberswalde entstand auf dem Standort Marina Park als zusätzliches Übernachtungsangebot ein Hotel mit 32 Zimmern.

Weitere Projekte sind aktuell nicht bekannt. Insbesondere in Eberswalde ist der Bedarf an Übernachtungsangeboten hoch – nicht nur für die touristische Entwicklung, sondern auch aufgrund ihrer Funktion als Verwaltungs- und Wirtschaftszentrum. Das sieht auch die Verwaltung so. Möglichkeiten könnten sich bei der Umwandlung und Reaktivierung ehemaliger Industriegelände, z.B. der Hufnagelfabrik oder des Messingwerks Ost, bieten. Gespräche mit den Investoren über deren Absichten waren im Rahmen dieses Projekts nicht möglich.

Lücken gibt es auch bei der gastronomischen Versorgung. So wird von der Gemeinde Schorfheide darauf hingewiesen, dass das vorhandene Angebot nicht nur für die zahlreichen Gäste, sondern auch für die rund 5000 Einwohnenden in Finowfurt zu gering ist. Einige Verbesserungen sind bereits erfolgt bzw. geplant. Ein Beispiel ist die Eröffnung des Restaurants „La Gondola“ am Finowkanal-Park in Eberswalde, durch die auch das gesamte Umfeld aufgewertet wird. In Niederfinow hat die gemeindeeigene Betreibergesellschaft

die gastronomische Versorgung am Standort der Schiffshebewerke neu organisiert und aufgewertet.

In Finowfurt ist aus Sicht der Kommune ein neues gastronomisches Angebot im Bereich der Schleuse Schöpfurth wünschenswert, da sich dort auch viele Radfahrende treffen. Das Schleusenareal bietet Flächen, die dafür genutzt werden könnten, allerdings können dafür aus Sicht des WSA keine langfristigen Pachtverträge geschlossen werden, da die Flächen für künftige Nutzungen vorgehalten werden müssen. Aus diesem Grund ist dort am ehesten eine mobile Einrichtung wie ein Food-Truck realisierbar (vgl. Kapitel 6).

Eine Ergänzung des Angebots ist auch in Eberswalde erforderlich. Dort könnte das Angebot an stationären Einrichtungen ebenfalls durch Food-Trucks, Container oder andere mobile Angebote ergänzt werden. Besondere Bedeutung hat hier der stark frequentierte Bereich am Wasserwanderrastplatz Messingwerk (vgl. Kapitel 6). Vorschläge für zusätzliche gastronomische Angebote finden sich auch im Ideenmelder. So wird ein Café zum Verweilen im Bereich der Strandpromenade in Eberswalde vorgeschlagen, auch im Umfeld der Försterei Kahlenberg und an der Lieper Schleuse wird ein gastronomisches Angebot gewünscht.

Inwieweit bei geplanten Investitionsvorhaben an ehemaligen Industriestandorten in Eberswalde wie im Bereich der Messingwerksiedlung Ost, der Hufnagelfabrik und des Alten Schlachthofs auch gastronomische Nutzungen geplant werden, konnte im Rahmen des Projekts ebenfalls nicht geklärt werden.



Abbildung 29: Leerstehendes Ausflugslokal "Forellenhof" an der Ragöser Schleuse. Foto: Antje Merschel

Vorgeschlagen wird im Ideenmelder zudem eine Reaktivierung des einst beliebten und inzwischen stark verfallenen Ausflugslokals „Forellenhof“ an der Ragöser Schleuse. Dieser Vorschlag wird auch von der Stadtverwaltung positiv gesehen. Sie steht bereits mit dem Eigentümer bezüglich einer künftigen Nutzung in Kontakt. Der Standort liegt vom Stadtzentrum gut drei Kilometer entfernt, ist also auch zu Fuß oder per Rad auf dem Treidelweg gut zu erreichen. Denkbar wäre aus Sicht der Stadtverwaltung auch die Schaffung von einigen Gästezimmern an dem Standort, allerdings müsste das geplante Vorhaben auch im Einklang mit den Vorgaben des Naturschutzes stehen.

4.11 Wohnen auf dem Wasser

Wohnen auf dem Wasser erfreut sich wachsender Beliebtheit. Nach Umfragen können sich fast 30 Prozent der Deutschen vorstellen, auf dem Wasser zu wohnen. Gerade in Berlin gibt es ein großes Interesse, aber wenig Angebote. Schwimmende Häuser als Ferienunterkünfte weisen in der Regel eine überdurchschnittliche Auslastung im Vergleich zu Unterkünften an Land aus.

Grundsätzlich unterschieden wird das Wohnen auf Hausbooten, die einen eigenen Antrieb haben und auf Wohnschiffen oder Schwimmenden Häusern (Floating Houses), die keinen eigenen Antrieb und feste Liegestellen haben. Solche Floating Houses können als Ferienunterkunft zum dauerhaften Wohnen oder gewerblich genutzt werden.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen bezüglich des Wohnens auf dem Wasser unterscheiden sich zwischen den Bundesländern sehr stark. Während vielerorts dauerhaftes Wohnen auf dem Wasser sehr restriktiv gehandhabt wird, gibt es in Hamburg weitreichende Möglichkeiten. Dort wurden Flächen auf ihre grundsätzliche Eignung geprüft, es gibt einen Hausbootkoordinator und einen umfangreichen Leitfaden zur baulichen und wasserrechtlichen Genehmigung. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat einen Leitfaden „Bauen im Wasser“ herausgegeben, der grundsätzliche Regelungen zum Bauen von schwimmenden Häusern enthält. Für Brandenburg gibt es bislang keine gesetzlichen Bestimmungen zur Genehmigung von schwimmenden Häusern. Eine Übersicht über die gesetzlichen Regelungen in Deutschland hat der Verein Internationale Bootsexperten zusammengestellt (www.bootsexperten.eu/das-technische-merkblatt).

Grundsätzlich dürfte eine Baugenehmigung für schwimmende Häuser in Außenbereichen nicht in Frage kommen, sondern nur innerorts. Mehrere Unternehmen aus der Region haben unabhängig voneinander Überlegen zur Entwicklung und Vermarktung eines solchen Angebots angestellt und gehen davon aus, dass sich entsprechende Investitionen in die Infrastruktur rasch amortisieren würden. Seitens des Landkreises werden Überlegungen für geeignete urbane Räume grundsätzlich begrüßt. In Eberswalde haben die Stadtverordneten im März 2023 die Verwaltung beauftragt, mögliche Standorte für Hausboote und schwimmende Häuser zu prüfen. Seitens der Stadtverwaltung wird darauf verwiesen, dass dabei einige Probleme zu berücksichtigen sind. So stehe der Finowkanal als Ganzes unter Denkmalschutz, zudem gebe es Einschränkungen auf vielen Bereichen durch die Nähe zu den Schleusen oder eine geringe Durchfahrtsbreite. Nach einer gesamtplanerischen Prüfung solle eine Machbarkeitsstudie erstellt werden.

Bei der WSA Oder-Havel gab es zwar in der Vergangenheit schon Anfragen zum Thema Wohnen auf dem Wasser, allerdings wurde bislang noch kein Antrag dazu eingereicht. Vom WSA wurde darauf hingewiesen, dass für einen solchen Antrag planerische Vorleistungen erforderlich sind, Antragstellende hier also in Vorleistungen gehen müssen, ohne eine Sicherheit zu haben, dass der Antrag auch wasserrechtlich genehmigt werden könne.

Im Ideenmelder wurde neben dem Wunsch nach Dauerliegeplätzen für Wohnboote im Stadtgebiet von Eberswalde auch angeregt, dass Künstler:innen Hausboote als Ateliers nutzen können, um die Stadt zu beleben. Eine Möglichkeit wäre es, seitens des Landkreises oder der Stadt Eberswalde ein Hausboot zeitweilig für Artists-in-Residence zur Verfügung stellen. Diese können in der Zeit ihres Aufenthalts Kunstwerke mit einem Bezug zur Region erarbeiten, die später am Finowkanal aufgestellt werden.

Best Practice-Beispiele: Schwimmende Häuser

Schwimmende Häuser als festliegende Feriendomizile gibt es in vielen Ferienregionen Deutschlands. So bietet der Anbieter **Seeblick** mehrere schwimmende Ferienhäuser am **Goitzschesee bei Bitterfeld** an. Sie bieten Platz für bis zu sechs Personen, haben Wohnflächen von 140 qm und verfügen neben Sonnenterrassen und voll ausgestatteten Küchen zum Teil auch über Kamine oder Saunen. Die Tagespreise liegen je nach Saison, Belegung und Ausstattung zwischen 165 und 450 Euro. Info: www.hausbootvermietung-seeblick.de

Bekannt sind die schwimmenden Häuser am **Geierswalder See** im Lausitzer Seenland. Das **Open Water Resort** bietet zweigeschossige schwimmende Ferienhäuser mit rund 100 qm Fläche und hochwertiger Ausstattung sowie kleinere Ferienwohnungen auf dem Wasser zu Preisen zwischen 150 und 410 Euro pro Tag. Infos: www.open-water-resort-lausitz.com

Der Hersteller **Floating Homes** realisierte am Viktoriakai in **Hamburg**, unweit der Hafencity, eine Anlage mit sieben schwimmenden Wohnhäusern, die mit sämtlichen Ver- und Entsorgungsleitungen an das städtische Netz angeschlossen wurden. Beheizt werden sie mit Wärmepumpen. Sie haben eine Wohnfläche von 160 Quadratmetern und verfügen über ein zusätzliches großes Skydeck. Infos: www.floatinghomes.de



Abbildung 30: Schwimmende Häuser in der Lausitz. Foto: Klaus Klöppel

Seitens des Vereins Unser Finowkanal wurde zudem angeregt, im Bereich des Finowkanals Winterliegeplätze für große Wohnboote (Flachbodenschiffe) zu schaffen, da es hierfür im Berliner Umland eine große Nachfrage gebe.

4.12 Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutz

Mehrere Beiträge im Ideenmelder befassten sich mit ökologischen Maßnahmen am Kanal und seinen Ufern. So gab es Vorschläge, im Bereich der Försterei Kahlenberg zwischen Eberswalde und Niederfinow Uferbereiche zur Beschattung und ökologischen Aufwertung zu bepflanzen, in bestimmten verbuschten Uferbereichen, die einen Lebensraum für viele Tier- und Pflanzenarten bieten, auf weitere touristische Infrastruktur zu verzichten oder Wildtierbuchten zur sicheren Überquerung des Kanals im Abstand von einigen Kilometern zu schaffen.

Gleich von mehreren Teilnehmenden wird angeregt, neben den an einzelnen Schleusen bestehenden Wasserkraftanlagen im Rahmen der Sanierung auch an den übrigen Schleusen kleine Anlagen zur Stromgewinnung aus Wasserkraft zu bauen. Das wird nicht nur als Beitrag zum Klimaschutz verstanden, die Investitionen amortisierten sich auch mit der Zeit. Ein Bürger empfiehlt Wasserkleinkraftanlagen in Form von Wasserwirbelkraftwerken an den Überläufen der Schleusenanlagen. Diese ermöglichten entweder eine indirekte Einnahme über die Gewerbesteuer bei privaten Betreibern oder direkte Einnahmen aus dem Verkauf des Stromes. Diese Form von Kraftwerken stelle den Fischdurchlass sicher und erhöhe die Qualität des Wassers durch eine Verwirbelung.

Seitens des ZRF sollten aus Sicht der Projektbearbeitenden die Möglichkeiten der Stromgewinnung an den Schleusen hinsichtlich ihrer Praktikabilität und des ökonomischen Nutzens geprüft werden. Zudem sollten die Anliegerkommunen die weiteren Vorschläge zur ökologischen Aufwertung der Uferbereiche prüfen.



Abbildung 31: Unterwegs auf dem Finowkanal. Foto: Klaus Klöppel

4.13 Finanzierung und Förderung investiver Maßnahmen

Im Rahmen der Schleusenpakete umfasst die Aufgabe des ZRF die Sanierung der Schleusen entlang des Finowkanals. Dafür stehen Finanzierungs- und Fördermittel des Bundes und des Landes zur Verfügung. Im Rahmen der Sanierungsarbeiten erfolgen auch weitere Aufwertungen wie die Schaffung von Umtragemöglichkeiten für Kanus oder die Nutzung von Flächen auf dem Schleusengelände für Ausstellungen. Nicht abgedeckt ist die Finanzierung weitergehender Maßnahmen, zum Beispiel der Schaffung weiterer Anlegeplätze am Finowkanal oder die Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur im Bereich des Werbellinkanals oder der Oderberger Gewässer. Für diese in Kapitel 6 beschriebenen Maßnahmen müssen andere Finanzierungs- und Fördermittel gefunden werden. Entsprechende Hinweise sind bei den jeweiligen Maßnahmen enthalten.

Zur Klärung der Förderfähigkeit konkreter Maßnahmen empfiehlt sich eine Abstimmung mit der Fördermittelstelle des Landkreises Barnim bzw. mit der Geschäftsstelle der LAG Barnim. Grundsätzlich stehen eine Reihe von Förderinstrumenten zur Verfügung:

LEADER-Förderung: Die Fördermittel zielen auf eine Förderung des Ländlichen Raums. Dazu gehört auch die Entwicklung des Tourismus. Grundlage für die Vergabe von Mittel in der Förderperiode 2023 – 2027 ist die Regionale Entwicklungsstrategie der Lokalen Aktionsgruppe Barnim. Der Finowkanal ist dort als eine der touristischen Entwicklungsachsen ausdrücklich benannt. Auch der Bereich des Werbellinsees und Oderberg werden als touristisch bedeutsam genannt. Die Stadt Eberswalde gehört nicht zur Gebietskulisse. Gefördert werden können sowohl Maßnahmen zum Erhalt oder der Errichtung öffentlich zugänglicher touristischer Infrastruktur, die Schaffung von Rastplätzen oder Leit- und Informationssystemen, aber auch die Entwicklung von gastronomischen und Beherbergungsangeboten. Förderhöchstsätze für Kommunen liegen bei 75 Prozent, für gemeinnützige Organisationen bei 80 und für Unternehmen bei 45 Prozent. Infos: www.leader-barnim.de

Kreisentwicklungsbudget des Landkreises Barnim: Städte und Gemeinden in der Gebietskulisse der LAG Barnim können für Investitionsvorhaben Mittel beim Landkreis beantragen. Die Zuwendung dient auch dazu, erforderliche Eigenanteile für andere Förderprogramme wie LEADER zur Verfügung zu stellen. Sie können in begründeten Ausnahmefällen auch zur Vollfinanzierung von Maßnahmen dienen. Seitens der Verwaltung wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Kommunen auch für Maßnahmen im Zusammenhang mit der wassertouristischen Entwicklung der Region Finowkanal Anträge auf Zuwendungen stellen können. Infos: www.barnim.de

GRW-Mittel zur Infrastrukturförderung: Durch GRW-Mittel sollen Unternehmen, Kommunen oder kommunale Zweckverbände bei betrieblichen Investitionen bzw. Investitionen in wirtschaftsnahe Infrastruktur unterstützt werden. Förderfähig sind für Unternehmen auch Investitionen im Bereich des Rad- und Wassertourismus. Seit 2022 gehört der Barnim nur noch zum Fördergebiet D, sodass dort für Unternehmen nur noch Zuschüsse von maximal 20 Prozent gewährt werden. Für Kommunen sind Fördersätze bis 60 Prozent möglich, bei interkommunalen Kooperationen oder Maßnahmen, die sich in eine regionale Entwicklungsstrategie einfügen, bis 80 Prozent. Infos: www.mwae.brandenburg.de

Interreg-Programme: Auf europäischer Ebene gibt es verschiedene Förderprogramme, die grundsätzlich auch für Maßnahmen im Bereich der wassertouristischen Entwicklung und

Vermarktung der Region Finowkanal genutzt werden können. Hierbei handelt es sich aber immer um grenzüberschreitende Projekte mit einer unterschiedlichen Zahl von Partnern.

- Im Rahmen des Programms **Interreg 6a** gibt es verschiedene Fördergebiete. Eines umfasst die östlichen Teile von Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, darunter auch die Landkreise Barnim und Märkisch-Oderland, sowie die westpolnische Woiwodschaft Zachodniopomorskie (Westpommern). Zu den Förderschwerpunkten gehört der Bereich 4.6 „Kultur und nachhaltiger Tourismus“, in dem unter anderem grenzüberschreitende Angebote, die Stärkung des Bewusstseins für die gemeinsame Geschichte und Kultur oder innovative digitale Lösungen gefördert werden. Neben größeren investiven Maßnahmen werden auch nicht-investive Kleinprojekte mit einem Budget bis 50.000 Euro gefördert. Erforderlich ist jeweils mindestens ein Partner aus Deutschland und Polen. Gefördert werden bis zu 80 Prozent der förderfähigen Ausgaben. Teilnehmen können Kommunen, Nichtregierungsorganisationen, aber auch kleinere und mittlere Unternehmen. Mögliche Ansatzpunkte: wassertouristische Entwicklungsprojekte oder Konzepte zur Erlebbarmachung industriekultureller Ziele beiderseits der Grenze; Kooperation bei Informations- und Vermarktungsangeboten für Gäste aus dem jeweiligen Nachbarland. Infos: www.interreg6a.net
- Beim Programm **Interreg 6b Central Europe** umfasst das Fördergebiet Teile Ost- und Süddeutschlands, darunter Brandenburg, sowie Polen, Tschechien, die Slowakei, Österreich, Ungarn, Slowenien und Kroatien. Tourismus spielt hier eine Rolle in den Förderschwerpunkten SO 1.1 Stärkung der Innovationskapazitäten und SO 2.4 Umweltschutz (nachhaltiger Tourismus). Für größere Projekte mit einer Laufzeit von 30 Monaten und Budgets bis etwa 1,9 Millionen Euro braucht es mindestens fünf internationale Partner, für kleinere Projekte von 12-18 Monaten Laufzeit und Budgets von bis zu 800.000 Euro müssen es mindestens drei Partner sein. Partner können neben öffentlichen Einrichtungen auch Hochschulen, private Unternehmen und Nichtregierungsorganisationen sein. Denkbar wäre hier zum Beispiel gemeinsame Projekte an historischen Kanälen, bei dem neben dem Finowkanal beispielsweise der Bromberger Kanal in Polen und der Bat'a Kanal in Tschechien in Frage kämen. Infos: <http://interreg-central.de>
- Das Programm **Interreg 6b Baltic Sea** umfasst in Deutschland unter andere Brandenburg, sowie Polen, die baltischen und skandinavischen Staaten. Die Förderbedingungen sind ähnlich wie beim Programm für Mitteleuropa, benötigt werden mindestens drei Partner aus drei Programmstaaten. Allerdings bieten die Förderschwerpunkte nur wenig Ansätze für touristische Projekte. Infos: <https://interreg-baltic.eu>

5. Kommunikation und Marketing

5.1 Informations- und Beschilderungssystem

Für Gäste, die individuell per Boot, per Rad oder zu Fuß in der Region Finowkanal unterwegs sind, bedarf es eines einheitlichen und lückenlosen Wegeleit- und Informationssystems. Dieses muss vom Wasser wie von Lande aus gut wahrnehmbar sein. Im Bereich der Schleusen und Anlegestellen sind zudem Hinweisen und Wegeführungen zu touristischen Points of interest in der Umgebung erforderlich. Dazu gehören gastronomische Einrichtungen ebenso wie nahegelegene Sehenswürdigkeiten. Per QR-Code könnten dort Informationen zu den jeweiligen Schleusen und ihrer Geschichte, aber auch zu nahegelegenen Zielen abgerufen werden.

Bislang gibt es in der Region Finowkanal nur ein sehr lückenhaftes, zum Teil veraltetes und uneinheitliches Informations- und Wegeleitsystem. Hier bedarf es eines gesonderten Projekts, um im ersten Schritt ein Leit- und Beschilderungssystem zu erarbeiten und dieses im zweiten Schritt umzusetzen. Das wird in Kapitel 6 weiter ausgeführt. Sowohl für die wasser- wie für die landseitige Beschilderung gibt es in Deutschland und im Land Brandenburg gut entwickelte Systeme.

Ein wassertouristisches Leit- und Informationssystem basiert auf vier Säulen:

- Wasserseitiges Leitsystem: lenkt und informiert die Bootsfahrenden auf dem Wasser
- Wasserseitige Informationstafeln: weisen die Bootsfahrenden von der Wasserseite auf Anlegemöglichkeiten hin
- Landseitige Informationstafeln: versorgen die Bootsurlauber:innen an der Schnittstelle Wasser-Land mit Erstinformationen, um diese zum Landgang zu motivieren und sich dort zurecht zu finden
- Landseitiges Leitsystem: hilft Bootsurlauber:innen beim Landgang den Weg zurück zum Boot zu finden und weist mit dem Pkw oder Rad anreisenden Gäste zu den Einstiegspunkten in das Gewässersystem



Abbildung 32: Übersicht Leitsysteme. Vorlage: Heike Helmers



Abbildung 33.1.2: Beschilderungssystem der LAG Oderland. Fotos: Heike Helmers

Wasserseitiges Leitsystem

Über die amtliche Beschilderung der Wasserstraßen mit Schifffahrtszeichen hinaus gibt es keine einheitlichen Regeln zur Beschilderung von Kreuzungen und Zielorten. Seitens des Landes Brandenburg wurde deshalb ein Leitkonzept für eine einheitliche Beschilderung von Wasserwegen erarbeitet, auf dessen Grundlage 2015 unter Federführung der LAG Oderland e.V. die Umsetzung im Rahmen eines Pilotprojekts für die WISO-Region erfolgte. https://lag-oderland.de/content/docs/Leitkonzept_WISO_Leitsystem_28012015.pdf

Dort wurden einheitliche Tafeln an den Ufern installiert, die Richtungs-, Entfernungsangaben und eine Piktogrammauswahl enthalten.

Farben, Gestaltung, Größe und Inhalte der wasserseitigen Tafeln sind im Leitkonzept fest definiert. Zielstellung ist, dass auch andere Reviere auf dieser Grundlage ihre Wasserwege ausschildern.

Best Practice-Beispiele: Ausschilderung von Kanu-Anlegestellen

Der **Naturpark Westhavelland** hat Naturbadestellen, an denen innerhalb des Naturschutzgebiets mit dem Kanu angelegt werden darf, mit Stelen gekennzeichnet. Diese Stelen dienen dazu den Paddelnden aufzuzeigen, wo sie an Land gehen dürfen. Die Stelen sind mit Informationstafeln versehen, die zusätzlich eine Leitfunktion haben: Angegeben wird die Entfernung zur nächsten Naturbadestelle in beiden Richtungen.

Infos: www.westhavelland-naturpark.de



Foto: Heike Helmers

Wasserseitiges Informationssystem

Die bundesweit verbreitete, ehemals in Berlin-Köpenick entwickelte „Gelbe Welle“ stellt ein wasserseitiges Informationssystem da. Mit dem weit sichtbaren gelben Symbol soll Bootsfahrenden ein „Herzlich Willkommen“ signalisiert werden. Die Gelbe Welle ist in der Regel direkt vor oder an den Steganlagen angebracht und weist auf das Vorhandensein von Gastliegeplätzen hin. Sie kennzeichnet jedoch keine einzelne Liegeplätze, seitens der Skipper:innen ist beim weiteren Anfahren zu prüfen, wo angelegt werden kann. In der Gemeinde Schwielowsee und in Kloster Lehnin wird die Gelbe Welle auch zur Kennzeichnung von Kanu-Aussatzstellen genutzt. Darüber hinaus ist die Gelbe Welle auch als Willkommensschild an den wasserseitigen Eingängen innerhalb der Stadt Brandenburg an der Havel installiert. Die Gelbe Welle kommt zum Teil auch bereits in der Region Finowkanal zum Einsatz.



Abbildung 34.1,2: "Gelbe Welle" in Zerpenschleuse und Brandenburg (Havel). Fotos: K. Klöppel, H. Helmers



Das in Sachsen-Anhalt installierte System des Blauen Bands ist in seiner Hauptfunktion ebenfalls ein wasserseitiges Informationssystem, fungiert aber auch als Leitsystem. (Foto: H. Helmers)

Landseitige Informationstafeln

Landseitige Informationstafeln richten sich zum einen an Wassertourist:innen bei einem Landgang, aber auch an andere Interessierte. Im Revier „Havelseen“ enthalten sie beispielsweise auf der Vorderseite revier- und standortbezogene Informationen und Karten.



Abbildung 35 1., 2.: Infotafeln im Revier Havelseen. Fotos: Heike Helmers

Auf der Rückseite ist das gesamte vernetzte Binnenrevier Berlin-Brandenburg-Mecklenburgische Seenplatte dargestellt. Die Tafeln sind an rund 60 Standorten im Revier installiert.

Infotafeln entlang der Wasserstraße können Bezug auf unterschiedliche Themen nehmen:

- die Geschichte des Finowkanals, der wassertechnischen Bauwerke und ihrer Nutzung
- industriekulturelle Bauwerke, deren Entwicklung eng mit dem Finowkanal zusammenhängen
- die Orte entlang der Wasserstraße mit ihrer Geschichte und ihren Traditionen
- die Tier- und Pflanzenwelt beiderseits der Wasserstraße (Naturpark Barnim, Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin)

Als Standorte für Informationstafeln kommen insbesondere die Schleusen, aber auch geeignete Anlegestellen in Frage. Diese werden nicht nur von Bootstourist:innen wahrgenommen, sondern liegen in der Regel auch an Rad- und Fußwegen.

In zahlreichen touristischen Regionen werden die textlichen und visuellen Informationen auf Infotafeln ergänzt durch Informationen, die per QR-Code abrufbar sind. So können Interessierte weiterführende Informationen, auch in verschiedenen Sprachen, bewegte Bilder oder Tondokumente auf ihrem Smartphone abrufen. Auf diese Weise können nicht nur „trockene“ Informationen weitergegeben werden, sondern diese durch Töne, historische Aufnahmen und den Einsatz unterschiedlicher Sprecher:innen interessant aufbereitet werden.

Best Practice-Beispiele: Lauschtour-App

Lauschpunkte werden in vielen Tourismusorten und -regionen genutzt, um Touren für Gäste erlebnisreicher zu gestalten. Ein aktuelles Beispiel ist die Lauschpunkte-Tour entlang des Unstrut-Radwegs in Thüringen und Sachsen-Anhalt. Insgesamt wurden entlang der 190 km langen Strecke 22 Hörstationen entwickelt. So erfahren Radelnde unterwegs Wissenswertes über Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebiete oder den Weinanbau in der Region. Lokalen Akteur:innen wurden bei der Erstellung der Beiträge eingebunden und sie kommen auch als ortskundige Expert:innen zu Wort. Die Infos können per Handy an den Lauschpunkten abgerufen werden, dazu muss zuvor die kostenlose Lauschpunkte-App installiert werden. Über die Website des Radwegs sowie über Postkarten und andere Werbung vor Ort wird auf die Lauschpunkte hingewiesen.

Infos: www.radweg-unstrut.de, www.lauschtour.de

Landseitiges Leitsystem

Beim landseitigen Leitsystem geht es darum, wassertouristisch relevante Ziele innerhalb der Landwegweisung (Pkw, Fahrrad, Fußwege) auszuweisen, beispielsweise Charter- und Vermietstationen, Einsatzstellen für Kanus, Slipanlagen für Motorboote sowie Steganlagen, Uferpromenaden, Gastronomie am Wasser u.ä. Oft ist die Wegweisung ausschließlich auf landbezogene Aktivitäten begrenzt, Umstiegsstellen zwischen Land und Wasser werden wesentlich seltener in die Systeme mit aufgenommen.



Abbildung 36: Beispiel für landseitiges Leitsystem.
Foto: Heike Helmers

5.2 Ansätze zur Vermarktung der Region Finowkanal

Urlaub am und auf dem Wasser sind touristische Wachstumsfelder. Studien aus den vergangenen Jahren lassen für dieses Segment in Brandenburg allgemein sowie in der WIN-Region im Besonderen eine weiter steigende Nachfrage erwarten. Das bietet auch Perspektiven für die Region Finowkanal. Gleichzeitig erfreut sich auch der Radtourismus in Deutschland wachsender Beliebtheit – auch hier bietet die Region Finowkanal mit dem Oder-Havel-Radweg, der mit weiteren überregionalen, regionalen und lokalen Radrouten verknüpft ist, ein attraktives Angebot für Tages- und Mehrtagesgäste.

Die wassertouristischen Perspektiven des Finowkanals wurden bereits 2020 in einer Studie im Auftrag der WIN beleuchtet. An den Einschätzungen von damals hat sich nichts Grundsätzliches geändert. In der Verknüpfung des Erlebnisses Bootsfahren mit den landseitigen Attraktionen, insbesondere den Zeugnissen der Kanal- und Industriegeschichte, sehen die Autor:innen ein Alleinstellungsmerkmal im Land Brandenburg, das gerade für Familien sowie für (industrie-)kulturinteressierte Besucher:innen attraktiv ist.

Nicht vernachlässigen sollte man dabei die Möglichkeit des Naturerlebens – gerade, wenn man Finowkanal und Langen Trödel in der Verbindung mit Werbellinkanal und Werbellinsee sowie mit Alter Oder und dem Oderbruch betrachtet. Große Teile der Wasserstraße führen durch den Naturpark Barnim und das Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin und bieten nur wenige Kilometer entfernt von den Metropolregionen Berlin und Szczecin (Stettin) die Möglichkeit zum entschleunigten Naturerleben, ob per Kanu, Motorboot oder Floß.

Diese einzigartige Kombination von Naturerlebnis auf und am Wasser mit einzigartigen Zeugnissen der Wasserbautechnik und Industriekultur sollte den Markenkern für die Vermarktung der Region Finowkanal bilden. Auf einen Slogan verdichtet könnte die Werbebotschaft lauten: *„Eine faszinierende Natur und eine jahrhundertealte Kultur entschleunigt erleben“*. Aufgabe einer noch zu erarbeitenden Marketing- und Kommunikationsstrategie wird es sein, eine solche Botschaft mit Leben zu füllen. Dabei bedarf es auch einer werbewirksamen und eingängigen Verortung der Region. Der Finowkanal ist als älteste noch genutzte künstliche Wasserstraße Deutschlands zwar der touristische Magnet für die Gegend, bildet diese aber begrifflich nur unzureichend ab. Mit dem Begriff „Finowtal“ wäre zumindest die Verbindung von Wasserstraße und landseitigen Angeboten besser zum Ausdruck gebracht. Diese bringt aber die von den Projektbearbeitenden vorgeschlagene enge Verknüpfung von Finowkanal, Werbellin-Region und Oderbruch noch unzureichend zum Ausdruck. Hier bedarf es weiterer Überlegungen, die nicht zum Projektauftrag gehörten.

Auch bei der Betrachtung der künftigen Marktpotenziale bietet die erwähnte Studie im Auftrag der WIN bereits wichtige Hinweise:

- Potenziale werden der Region zum einen als Etappenziel für längere Bootstouren in der WIN-Region des nördlichen Brandenburgs und der Mecklenburgischen Seenplatte, im Großraum Berlin, auf der Berlin-Oder-Umfahrt sowie in Kombination mit der Oder und der Nationalparkregion Unteres Odertal bescheinigt. Hier hat die Region Finowkanal mit der 2022 erfolgten Inbetriebnahme des neuen Schiffshebewerks in Niederfinow eine zusätzliche Aufwertung erfahren. Diese wassertouristischen Reviere werden überregional vermarktet und sprechen neben Gästen aus ganz Deutschland auch zunehmend ein internationales Publikum an.

- Darüber hinaus besteht laut Studie für die Region Finowkanal ein Potenzial als eigenständiges wassertouristisches Zielrevier. Das umfasst Touren mit Motorbooten auf dem Finowkanal ebenso wie Rundtouren in Kombination mit Oder-Havel-Kanal und Werbellinkanal, Ausflugsfahrten mit Fahrgastschiffen oder Touren mit muskelbetriebenen Booten. In diesem Segment überwiegen Tages- oder Kurzreisen, vor allem aus der näheren Umgebung oder den nahegelegenen Metropolregionen.

Die Studie im Auftrag der WIN liefert bereits wichtige Hinweise auf mögliche Zielgruppen und Marktorientierungen. So wird darauf hingewiesen, dass bei motorisierten Bootstouren auf dem Finowkanal aufgrund der Charakteristik des Gewässers große Motoryachten und Hausboote weniger attraktiv sein werden als Tagessboote, Bungalowboote oder Flöße, die auch für Anfänger:innen leicht zu handhaben sind. Chancen werden Angeboten mit emissionsarmen Solar- und Elektrobooten eingeräumt – auch mit Blick auf die geringen Lärmemissionen. Potenziale werden insbesondere bei Angeboten für Familien gesehen – auch in Kombination mit Bademöglichkeiten am Werbellinsee. Auch im Kanutourismus richtet sich der Fokus auf Familien oder Schulklassen; Gruppen also, für die die Verbindung von Erlebnissen auf dem Wasser und zu Lande ein wichtiges Kriterium sind.

Im Segment der Tages- und Kurzreisen profitiert die Region Finowkanal durch die Nähe zur Metropole Berlin und der guten Erreichbarkeit sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr wie mit dem Öffentlichen Verkehr. So gab es im Ideenmelder die Anregung für eine Werbung am Berliner Hauptbahnhof mit dem Slogan „In 77 Minuten zum Schiffshebewerk Niederfinow“. Andere Ausgangspunkte für wassertouristische Erlebnisse am Finowkanal sind von dort sogar noch schneller zu erleben. Einen weiteren wichtigen Quellmarkt neben der Metropolregion Berlin bietet das nordwestliche Polen, insbesondere die Großstadt Szczecin mit ihren rund 450.000 Einwohnenden. Sowohl mit dem Auto als auch per Bahn ist Eberswalde von Szczecin aus in gut einer Stunde erreichbar, die Bahnverbindungen werden in den kommenden Jahren weiter ausgebaut. Bereits jetzt ziehen die Schiffshebewerke in Niederfinow auch zahlreiche Gäste aus Polen an. Interessant sind zudem Gäste, die per Auto aus Sachsen oder Thüringen Richtung Ostsee unterwegs sind und einen Zwischenstopp in der Region Finowkanal einlegen.

Eine genauere Betrachtung der Zielgruppen, die Entwicklung zielgruppengerechter Angebote und deren Vermarktung muss parallel zur Entwicklung der touristischen Infrastruktur im Bereich der Wasserstraße erfolgen, wenn diese zur touristischen Wertschöpfung der Region beitragen soll.

5.3 Organisationsstrukturen zur Angebotsentwicklung und -vermarktung

An der Entwicklung und Vermarktung (wasser-)touristischer Angebote in der Region Finowkanal sind unterschiedliche Akteur:innen und Institutionen beteiligt:

- Der ZRF ist mit der Sanierung und dem Betrieb der Schleusen am Finowkanal betraut, sieht seine Aufgabe aber auch, entsprechend seines Satzungszwecks, in der Vermarktung der wassertouristischen Angebote.
- Die WITO Barnim ist die regionale touristische Marketingorganisation. Sie misst der Entwicklung und Vermarktung touristischer Angebote in der Region Finowkanal einen

hohen Stellenwert zu. Außerhalb ihres Einzugsgebiets liegen allerdings die außerhalb des Landkreises Barnim liegenden Kommunen Liebenwalde, Bad Freienwalde und Amt Falkenberg.

- Die Wassersport-Initiative Nordbrandenburg (WIN) entwickelt derzeit eine Marke für die Wassertourismus-Region, die die Tourismusregionen Ruppiner Seenland und Barnimer Land sowie die Mecklenburgische Seenplatte umfasst. Darauf aufbauend soll ein Organisations- und Vermarktungsmodell entwickelt werden.
- Die einzelnen Anliegerkommunen, lokale Tourismusvereine oder städtische Marketingorganisationen widmen sich den jeweiligen Teilbereichen der Region Finowkanal, ob in Bad Freienwalde und Eberswalde oder im Bereich der Gemeinde Schorfheide und in Zerpenschleuse. Sie tragen dort zur Angebotsentwicklung und Vermarktung bei.
- Der 2013 gegründete Verein Unser Finowkanal e.V. setzte sich für den Erhalt und die Sanierung der historischen Schleusen ein, wirbt auf vielerlei Art für die historische Wasserstraße und setzt sich für die Anerkennung des Kanals als UNESCO-Weltkulturerbe ein.
- Der 1999 gegründete Finowfurter Flößerverein erinnert an die Tradition der Flößerei in der Region, will diese Geschichte und Technik bewahren und trug mit dazu bei, dass die Flößerei in die Liste des Immateriellen Kulturerbes der UNESCO aufgenommen wurde.
- (Wasser-)touristische Anbieter:innen entwickeln unterschiedliche Angebote und vermarkten diese. Dabei gibt es bereits eine Reihe von Kooperationen unterschiedlicher Unternehmen. Eine besondere Rolle kommt der SHW Tourismus- und Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft Niederfinow zu, die als kommunale Gesellschaft einen der touristischen Anziehungspunkte der Region entwickelt und vermarktet.

Eine effektive Organisationsstruktur soll einerseits sicherstellen, dass eine Angebotsentwicklung und-vermarktung zielgerichtet und im Einklang erfolgt und dabei Synergien genutzt werden können. Für die Bootsurlauber:innen endet der Wassertourismus nicht an Stadt- und Landkreisgrenzen – ihre Wahrnehmung erfolgt auf Ebene von Revieren und Teilrevieren. Um ein funktionierendes wassertouristisches Angebot bereitstellen zu können, ist deshalb auch auf kommunaler Ebene der „Blick über die Grenzen“ unerlässlich.

Zwischen den Organisationen, die jeweils größere Einheiten im Blick haben (WIN, WITO) und den Kommunen, lokalen Tourismusorganisationen sowie touristischen Akteur:innen mit Blick auf ihre jeweils spezifischen Bedingungen steht der ZRF. Er kann einerseits die örtlichen Interessen bündeln und andererseits sicherstellen, dass der Stellenwert der Region im Rahmen übergeordneter Vermarktungsstrategien (WIN, WITO) angemessen berücksichtigt wird.

Der Zweckverband verfolgt als Ziel die wassertouristische Entwicklung der Region Finowkanal, wozu neben Betrieb, Instandsetzung und Unterhaltung der Schleusen auch Werbung und Marketing für die wassertouristischen Angebote im Verbandsgebiet gehören. Einer Konkretisierung bedürfte es dabei, dass dieser Bereich neben der gesamten Wasserstraße zwischen Liebenwalde und Hohensaaten auch die Bereiche der Wriezener Alten Oder bis Bad Freienwalde sowie dem Werbellinkanal umfassen.

Die wichtigen Anliegerkommunen sowie der Landkreis Barnim sind bereits im ZRF zusammengeschlossen, sodass hier auch eine Abstimmung über gemeinsame Ziele bei der Angebotsentwicklung und Vermarktung erfolgen und so sichergestellt werden kann, dass lokale Aktivitäten aufeinander abgestimmt erfolgen.

Ergänzende Strukturen sollten auf Ebene der touristischen Anbieter:innen geschaffen werden. Gerade unter dem Gesichtspunkt noch vergleichsweise gering entwickelter touristischer Infrastrukturen und Angebote kommt einer Zusammenarbeit eine zentrale Bedeutung zu – einerseits im Sinne einer gemeinsamen Interessenvertretung, andererseits zur Kooperation bei der weiteren Angebotsentwicklung. Hierfür kommen verschiedene Modelle in Frage:

- eher lockerer Zusammenschluss in Form von ein- bis zweimal jährlich stattfindender Foren oder Stammtische zum Austausch, initiiert vom ZRF
- festere Strukturen im Sinne einer Arbeitsgemeinschaft oder eines Vereins

Aus Gutachtersicht empfiehlt es sich, mit einem Forum zu beginnen, zu dem der ZRF ein- bis zweimal jährlich die (wasser-)touristischen Anbieter:innen der Region einlädt, um einerseits zum Stand der Infrastrukturentwicklung zu informieren, aber andererseits auch die Weiterentwicklung der (wasser-)touristischen Angebote und Kooperationsbeziehungen zu befördern.

Dritte Säule in der Weiterentwicklung und Vermarktung der Region sind der Finowfurter Flößerverein und der Verein Unser Finowkanal. Auch mit ihnen sollte ein regelmäßiger Austausch seitens des ZRF gepflegt werden, um deren Expertise und deren personelle Kapazitäten für die weitere Entwicklung und Vermarktung der Region zu nutzen. Das betrifft zum Beispiel die Nutzung der fachlichen Expertise bei der Entwicklung von geführten Touren. Die Vereine können zudem als Träger von Förderprojekten zur Angebotsentwicklung und -vermarktung eine wichtige Rolle spielen.

Best Practice-Beispiele: Kommunale Zusammenarbeit im Revier „Havelseen“

Anfang der 2000er Jahre waren die **Gewässer westlich Berlins zwischen Brandenburg an der Havel und Potsdam** für Bootsurlauber:innen noch „weiße Landschaften“. Man fuhr zur Mecklenburgischen Seenplatte oder in den Spreewald – die westlichen Havelseen waren eher unbekannt. In den Anrainerkommunen gab es einzelne, zunächst kaum abgestimmte Aktivitäten, die Bekanntheit des Reviers zu steigern. Beispielsweise entwickelten die Städte Potsdam und Brandenburg a.d. Havel erste touristische Revierkarten und fuhren zu Bootsmessen. Schnell erkannte man, dass vor allem motorisierte Bootsurlauber:innen das gesamte Revier befahren möchten und deshalb auch Informationen zu allen Teilgebieten benötigen. Im ersten Schritt wurden beide Revierkarten zu einer gemeinsamen Revierkarte zusammengefasst, im zweiten Schritt verständigte man sich mit konzeptioneller Unterstützung der IHK Potsdam zu einer stärker organisierten Zusammenarbeit.

Anstelle der Gründung einer formalen Organisation wie beispielsweise eines Vereins oder Zweckverbands, wurde eine weniger institutionelle Form der Zusammenarbeit gewählt: Die Bürgermeister:innen der sieben Anrainerkommunen Potsdam, Schwielowsee, Werder (Havel), Ketzin/Havel, Groß Kreutz (Havel), Kloster Lehnin und Brandenburg an

der Havel unterschrieben 2005 eine Absichtserklärung / Präambel zur Kooperation unter der Bezeichnung „WIR-Initiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen“

- Jede Anrainerkommune erklärte sich bereit, Arbeitszeiten eines namentlich genannten Mitarbeitenden für die Sitzungen inklusive Vor- und Nachbereitung bereitzustellen
- Als Aufgabe der Initiative wurde das gemeinsame Marketing definiert – mit dem Ziel, die Bekanntheit des Reviers zu steigern
- Es wurde ein Gesamt-Jahresbudget definiert, das sich aus Anteilen aller Anrainerkommunen speist (je nach Maßnahme Aufteilung nach Größenschlüssel oder gleichmäßiger Verteilung)
- Als Grundlage für die Verwendung der Mittel wurde ein verbindlicher, jährlich zu erarbeitender Marketingplan beschlossen
- Für die Leitung der Initiative wurde ein rollierendes System der wechselnden Verantwortung festgelegt, für die Sitzungen wurde ein Quartalsrhythmus eingeführt
- Zur Unterstützung wurde ein externes Projektmanagement beauftragt

In den folgenden Jahren wurden vielfältige Marketingmaßnahmen, Projekte in Kooperation mit den Anbietern und eigene Angebotsentwicklungen umgesetzt, u.a.:

- Gemeinsame Website
- Regelmäßige Aktualisierung der gemeinsamen Revierkarte
- Teilnahme an Bootsmessen und sonstigen Veranstaltungen
- Themenbezogene Angebote und Publikationen, z.B. zur BUGA 2015, Entwicklung eines Hafepasses
- Errichtung gemeinsamer wassertouristischer Infotafeln im gesamten Revier
- Wassertouristische Schulungen für Mitarbeiter:innen der Touristinformationen und der Anbietenden
- Zertifizierung der Häfen „ADAC-Steuerräder“
- Social Media für das Revier, u.a. auf Facebook und Instagram

Im Ergebnis der langen und intensiven Zusammenarbeit – die WIR-Initiative ist weiter aktiv – ist das ursprüngliche Ziel der größeren Bekanntheit längst erreicht. Zwischenzeitlich wurde die „CoreStory“ des Reviers angepasst und die lange Bezeichnung „Potsdamer und Brandenburger Havelseen“ durch die prägnantere und modernere Bezeichnung „Die Havelseen“ ersetzt. Die erklärenden Ortsbezeichnungen im Namen sind heute nicht mehr erforderlich – der Begriff „Havelseen“ reicht aus, um das Revier bei den Gästen richtig räumlich zu verorten. Infos: <https://diehavelseen.de/start.html>

5.4 Erwirtschaftung von Einnahmen zur Angebotsverbesserung und -vermarktung

Neben den finanziellen Mitteln, die dem ZRF für die Aufgabe der Sanierung der Schleusen zur Verfügung gestellt werden, benötigt dieser auch künftig Mittel für den Unterhalt und die Pflege der Anlagen sowie im Bereich der touristischen Vermarktung, die entweder seitens der Verbandsmitglieder zur Verfügung gestellt oder selbst erwirtschaftet werden müssen. Einnahmen aus eigener Geschäftstätigkeit sind dabei enge Grenzen gesetzt, da hier der ZRF Angebote nicht in Konkurrenz zu privaten Anbieter:innen treten kann.

Mögliche Einnahmen können beispielsweise aus der Entwicklung und dem Verkauf von Merchandisingprodukten, Lizenzgebühren für Nutzungsrechte eines Logos, die Nutzung von Werbeflächen im Bereich der Schleusen und Anlagen oder Werbemöglichkeiten in Print- und Onlineprodukten erzielt werden. Gegebenenfalls können auch Miet- und Pachteinnahmen aus der Nutzung von Angeboten oder Flächen erzielt werden.

Bei einer Diskussionsrunde mit wassertouristischen Akteur:innen der Region im Rahmen des Projekts entstand die Idee einer Nutzungsgebühr für Boote zur Mitfinanzierung der Aufgaben des ZRF und der Unterhaltung der Infrastruktur. Da die Wasserstraßen im Eigentum des Bundes bzw. des Landes sind, kann sich eine Nutzungsgebühr nur auf die Schleusen und Brücken beziehen. Diese müsste pauschal für die Nutzung des gesamten Reviers erhoben werden, da die Schleusung künftig automatisiert und eine Zahlung getrennt für jede einzelne Schleuse nicht mit vertretbarem Aufwand machbar wäre.

Best Practice-Beispiele: Schleusengebühren

Beispiele für Schleusengebühren gibt es in Deutschland nur wenige. Im **Ems-Jade-Kanal und Nordgeorgsfehkanal** müssen nach der Tarifordnung des Niedersächsischen Landesbetriebs für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz Sportboote, Charterboote sowie sonstige motorbetriebene Fahrzeuge 6 Euro je Schleusung entrichten, muskelbetriebene Fahrzeuge je 3 Euro und Fahrgastschiffe 7,50 Euro. Im Jahr 2022 wurde zusätzlich ein Boots-Pass eingeführt, der die ganzjährige Nutzung der Schleusen für eine Gebühr von 70 Euro je Boot (bzw. 40 Euro für Mitglieder ortsansässiger Motorboot- und Seglervereine) ermöglicht. Die Zahlung wird durch eine Vignette belegt. Info: www.nlwkn.niedersachsen.de

Im Jahr 2022 wurde eine Entgeltspflicht für die fünf unteren Schleusen an der **Unstrut** eingeführt. Paddelnde mussten pro Boot und Tag 5 Euro zahlen. Bei der Anfahrt der ersten Schleuse erhielten sie für den Betrag vom Schleusenwärter ein tagesgültiges Bändchen und eine Quittung. Die Bändchen konnten auch vorab zum Beispiel bei Touristinfos erworben werden. Der Betrieb der Schleusen war vom Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft in Sachsen-Anhalt auf eine Gesellschaft des Burgenlandkreises übergegangen. Da dort für 2022 die Mittel für den Schleusenbetrieb fehlten, wurde die Entgeltspflicht für die Nutzenden eingeführt. 2023 gibt es Zuschüsse seitens des Landes, wodurch die Nutzungsgebühr entfällt. Info: www.burgenlandkreis.de

Neben der Konkurrenzfähigkeit mit anderen wassertouristischen Revieren sind bei der Einführung einer Nutzungsgebühr unter anderem folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Wie könnte eine Gebühr vorab oder bei Einfahrt in das Revier mit möglichste geringem Aufwand für Nutzenden und Empfangende erhoben werden?
- Wie kann bei einer automatisierten (Online-)Zahlung diese kontrolliert werden?
- Welche Regelungen können abhängig von der Aufenthaltsdauer getroffen werden (Tickets für einen, mehrere Tage oder eine Saison)?
- Soll ein Ticket/eine Karte zusätzliche Leistungen umfassen, zum Beispiel Ermäßigung beim Besuch touristischer Einrichtungen oder an Anlegestellen?

Seitens des ZRF sollte in Abstimmung mit Kommunen und touristischen Akteur:innen darüber diskutiert werden, ob und in welcher Form ein Nutzungsentgelt eingeführt werden kann.



Abbildung 37: An der Ragöser Schleuse. Foto: Klaus Klöppel

6. Maßnahmen

Die erforderlichen Maßnahmen zur Infrastruktur- und Angebotsentwicklung werden hier aufgelistet und nach Prioritäten sowie der Fristigkeit der möglichen Umsetzung bewertet.

Die Prioritäten sind wie folgt bewertet:

A = vordringlich, **B** = wichtig, **C** = begleitend, **D** = „nice to have“

Für die Fristigkeit gibt es folgende Unterteilung: **k** = kurzfristig (nächste 1-2 Jahre), **m** = mittelfristig (3 bis 5 Jahre), **l** = langfristig (über 5 Jahre), **O** = Daueraufgabe

6.1 Maßnahmen zur Entwicklung der Infrastruktur am Wasser und im Schleusenumfeld

Maßnahme 01	Umtragungsmöglichkeiten an allen Schleusen am Finowkanal
Kurzbeschreibung	<p>Schaffung von Umtragungsmöglichkeiten für Kanus an allen Schleusen am Finowkanal, um den Kanal auch unabhängig vom Schleusenbetrieb mit Kanus zu befahren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei der Sanierung der Schleusen werden seitens des ZRF Umtragungsmöglichkeiten geschaffen • Grundlage dafür ist die Einrichtung von Schwimmstegen zu beiden Seiten der Schleuse, die bei Freibordhöhen von zehn bis 15 cm ein bequemes Ein- und Aussteigen ermöglichen • Je nach örtlichen Bedingungen wird geprüft, ob durch zusätzliche Maßnahmen, z.B. Rampen, das Ein- und Auslassen der Boote erleichtert werden kann • Über solche zusätzliche Maßnahmen, die nicht Bestandteil der Umbaumaßnahmen an den Schleusen sind, muss eine Vereinbarung zwischen ZRF und zuständiger Gemeinde über die Ausführung der Maßnahme und die Übernahme der zusätzlichen Kosten getroffen werden • Weitere Umtragehilfen, z.B. in Form von Wagen, die auf Schienen fahren, sind zunächst nicht vorgesehen • Seitens örtlicher Kanuverleiher wurde angeboten, ihren Gästen bei Bedarf Kanuwagen mit zu vermieten • Grundsätzlich besteht auch ein Bedarf für Umtragungsmöglichkeiten und die Errichtung von Einsatzstellen am Nordufer der Zerpenschleuse. Das würde auch die bequeme Nutzung als Einsatzstelle für Bewohnende des Hafendorfs ermöglichen
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung des Bedarfs und der Möglichkeiten für weitergehende Maßnahmen (Rampen) durch den ZRF in Abstimmung mit den jeweiligen Gemeinden und dem WSA • Klärung der Kosten für zusätzlich gewünschte Maßnahmen wie Rampen sowie der Finanzierung mit den Anliegerkommunen • Abstimmung der möglichen Maßnahmen und Finanzierung an der Zerpenschleuse mit der Gemeinde Wandlitz
Verantwortlich/ Partner	ZRF in Zusammenarbeit mit WSA und Anliegerkommunen
Kosten	Kosten für Schaffung von Schwimmstegen und Umtragungsmöglichkeiten sind bei den zu sanierenden Schleusen berücksichtigt. Kosten für Schwimmstege an den nicht zu sanierenden Schleusen sowie ggf. zusätzliche Aufwertungen durch Rampen müssen zwischen Kommunen und ZRF abgestimmt werden. Zu erwartende Kosten für zwei Schwimmstege ca. 20-25.000 Euro
Folgekosten	Unterhaltungskosten als Teil des Gesamtaufwands des ZRF
Finanzierung/Förderung	Zusätzliche Maßnahmen durch Anliegerkommunen / ggf. Kreisentwicklungsbudget
Priorität	A, k-l (abhängig von Sanierungsarbeiten)

Maßnahme 02 Schaffung von Einsatzstellen für Boote zwischen allen Schleusen

Kurzbeschreibung	<p>Um im Havariefall schnelle Hilfe zu ermöglichen, sollte es zwischen allen Schleusen Einsatzstellen für Boote geben, die per Pkw mit Trailer erreichbar sind. Diese sollen auch als öffentliche Slipanlagen genutzt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine öffentliche Slipanlage mit Parkmöglichkeit existiert bereits in Zerpenschleuse. Dort kann im Havariefall der Lange Trödel per Rettungsboot schnell erreicht werden • Vergleichbare Slipanlagen werden auch für die anderen Abschnitte der Wasserstraße benötigt, um ohne vorherige Schleusung zum Einsatzort zu gelangen. Das umfasst auch den Werbellinkanal • Für Eberswalde kann aufgrund der Vielzahl der Schleusen vermutlich nicht an jedem Abschnitt eine Slipanlage entstehen; eine zentral gelegene und gut erreichbare öffentliche Anlage zum Einsetzen von Booten bedarf es aber auch hier. • Dabei ist sicherzustellen, dass die Einsatzstellen gut mit Fahrzeug und Trailer erreichbar sind und im Umfeld Parkmöglichkeiten vorhanden sind • Durch Freigabe der Slipanlage der Feuerwehr in Oderberg würde auch das Angebot auf dem langen Abschnitt der Oderberger Gewässer ergänzt (vgl. Maßnahme 23)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfen, ob im Zusammenhang mit dem Bau von Parkplätzen an den Schleusen Ruhlsdorf und Grafenbrück im Umfeld auch Slipanlagen errichtet werden können • Ermittlung weiterer geeigneter Standorte (z.B. im Bereich des Bolzplatzes nahe Boldtstraße in Eberswalde – Vorschlag aus Ideenmelder) • Klärung der zusätzlich entstehenden Kosten und der Finanzierung mit den Anliegergemeinden • Planung der Maßnahmen
Verantwortlich/ Partner	ZRF in Zusammenarbeit mit WSA und Anliegerkommunen
Kosten	Kosten abhängig von der Ausgestaltung; im Einzelfall noch zu ermitteln
Folgekosten	Unterhaltungskosten durch die Anliegerkommunen
Finanzierung/Förderung	Durch Anliegerkommunen / ggf. Kreisentwicklungsbudget
Priorität	A, k-I (abhängig von Sanierungsarbeiten)

Maßnahme 03 Vorbereitende Maßnahmen zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur

Kurzbeschreibung	<p>Wie zu Lande ist auch auf dem Wasser in der Freizeitschifffahrt die Elektromobilität im Kommen. Die WIN-Region ist in Deutschland eine Modellregion für Elektromobilität. Die WIN will Akteur:innen zusammenbringen, den Ausbau der Ladeinfrastruktur unterstützen und setzt sich auch für eine entsprechende Förderung von Investitionen in diese klimafreundliche Mobilität auf dem Wasser ein. Bei allen investiven Maßnahmen im Bereich der Motorboote sollte die Entwicklung hin zur Elektromobilität berücksichtigt werden. Bei der Planung von neuen oder dem Ausbau vorhandener Anleger für Motorboote sollte die Möglichkeit zum Laden mitbedacht werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Bedarf für Ladesäulen dürfte in der Region Finowkanal künftig eher gering sein, aber es sollte zumindest genügend Möglichkeit, bei einer längeren Rast oder über Nacht die Akkus wieder aufzuladen. Hier bedarf es einer Verständigung der Akteur:innen, an welchen Standorten ggf. Ladesäulen erforderlich sind und umgesetzt werden können. Bei Infrastrukturmaßnahmen dort sollten die Voraussetzungen geschaffen werden (z.B. Kabelschächte), um auch eine spätere Ausrüstung mit Schnellladesäulen zu ermöglichen. • Beim Bau oder der Erweiterung von Anlegern sollte sichergestellt werden, dass ein Zwischenladen bei längeren Pausen oder ein Aufladen über Nacht möglich ist, ggf. auch mit Nutzung normaler Stromanschlüsse
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung zwischen ZRF, Kommunen und privaten Akteur:innen über den künftigen Bedarf und Möglichkeiten zur Entwicklung der Ladeinfrastruktur • Erfahrungsaustausch und Abstimmungen mit der WIN zu übergeordneten Strategien, Konzepten und Fördermöglichkeiten
Verantwortlich/ Partner	ZRF in Abstimmung mit WIN, Anliegerkommunen und touristischen Akteur:innen
Kosten	Im Rahmen dieses Projekts nicht zu ermitteln

Maßnahme 03 **Vorbereitende Maßnahmen zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur**

Folgekosten	Unterhaltung
Finanzierung/Förderung	Abhängig von Einzelmaßnahmen
Priorität	B, k-m

Maßnahme 04 **Schaffung Anleger für Paddelboote im Bereich des Langen Trödels**

Kurzbeschreibung	Einrichtung eines Anlegers oder einer Plattform ohne Landzugang als Rastplatz auf der langen Strecke ohne Anlegemöglichkeit zwischen Liebenwalde und Zerpenschleuse <ul style="list-style-type: none"> • Ein- und Ausstiegsmöglichkeit • Festmachen des Kanus am Steg oder alternativ Möglichkeit zum Herausheben des Kanus • Erforderliche Infrastruktur: nicht zwingend erforderlich • Wünschenswerte Infrastruktur: Sitzmöglichkeit (Bank-Tisch-Kombination, idealerweise überdacht)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit dem Naturschutzbehörden zur grundsätzlichen Machbarkeit und Varianten der Umsetzung (z.B. Plattform ohne Landzugang) • Recherche eines geeigneten Standorts • Detailkonzept und Planung • Klärung der Finanzierung
Verantwortlich/ Partner	Stadt Liebenwalde in Abstimmung mit ZRF
Kosten	Abhängig von der Art der Ausführung, einfache Variante ca. 15.000 €
Folgekosten	Regelmäßige Kontrolle, bei Landzugang Freihalten des Uferbereichs, bei Pontonlösung jährliche Prüfung der Schwimm- oder Standfestigkeit
Finanzierung/Förderung	Stadt Liebenwalde / ggf. mit LEADER-Mitteln
Priorität	A, k-m

Maßnahme 05 **Ausweisung Parkplatz an Slipanlage Zerpenschleuse**

Kurzbeschreibung	Die Slipanlage an der Zerpenschleuse kann zum Einsetzen von kleinen Motorbooten, aber auch von Kanus genutzt werden. Dort gibt es eine Freifläche, die zum Parken genutzt wird, aber nicht offiziell als Parkplatz ausgewiesen ist. Hier sollte der Parkraum markiert und offiziell ausgewiesen werden.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung der Nutzbarkeit der benötigten Flächen • Beschilderung des Platzes und Markierung der Parkflächen
Verantwortlich/ Partner	Gemeinde Wandlitz
Kosten	geringfügig
Folgekosten	geringfügig
Finanzierung/Förderung	Anliegerkommune
Priorität	B, k-m

Maßnahme 06

Schaffung Camping-/Biwakplatz für Wasserwandernde in Zerpenschleuse

Kurzbeschreibung	<p>Bisher gibt es für Wasserwandernde in Zerpenschleuse nur wenige Übernachtungsmöglichkeiten in Pensionen oder Ferienwohnungen. Dieses Angebot soll ausgebaut werden. Eine sinnvolle Ergänzung wären preiswerte Übernachtungsangebote auf einem Camping- oder Biwakplatz.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Betreiber der Pension Hug&Dim planen bis 2025 eine Kanuwanderstation an der Forststraße, unweit der Ein- und Ausstiegsstelle für Kanus. Auf dem großen Gelände sind Unterkünfte in 25 DZ, Werkstätten für Künstler und Seminare sowie eine Feuerstelle vorgesehen. Auf dem Gelände ist nach Ansicht des Betreibers auch Platz für einen Biwakplatz für Rad- und Wasserwandernde. Dieser könnte ggf. auch schon früher zur Verfügung gestellt werden. • Angebot für mindestens 5 Zelte • Erforderliche Infrastruktur: WC, Müllentsorgung • Wünschenswerte Infrastruktur: Sitzgelegenheit überdacht, Stromanschluss, Wasser-Zapfstelle, ggf. Dusche
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Umsetzbarkeit durch den privaten Betreiber
Verantwortlich/ Partner	Privater Investor
Kosten	Für Biwakplatz geringfügig
Folgekosten	Pflege- und Erhaltungskosten stehen Einnahmen aus Nutzungsentgelten gegenüber
Finanzierung/Förderung	Privater Investor
Priorität	B, k-m

Maßnahme 07

Etablierung einer öffentlichen Kanu-Einsatzstelle in Ruhlsdorf

Kurzbeschreibung	<p>Die private Einsatzstelle des Bootshauses Lotti wird gelegentlich auch öffentlich genutzt, sodass die eigene Kundschaft warten muss. Ein Nachbarsteg könnte als öffentliche Einsatzstelle genutzt werden, um Konflikte zu vermeiden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereits jetzt gibt es informelle Vereinbarung des Bootshaus Lotti mit Eigner des Nachbarstegs, dass dieser zum Ein- und Aussetzen von Kanus genutzt werden darf • Für längerfristige Lösung sollte Nutzungsvereinbarung mit der Gemeinde getroffen, der Steg als Einsatzstelle ausgewiesen und zum bequemeren Ein- und Aussteigen baulich angepasst werden
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung der Gemeinde mit Bootshaus Lotti und Stegeigentümer • Klärung der Finanzierung für Ertüchtigungsmaßnahmen
Verantwortlich/ Partner	Gemeinde Marienwerder mit Bootshaus Lotti
Kosten	Geringfügig für bauliche Anpassung
Folgekosten	Geringfügig
Finanzierung/Förderung	Gemeinde Marienwerder
Priorität	B, k

Maßnahme 08**Aufwertung der Schleuse Ruhlsdorf für touristische Nutzungen**

Kurzbeschreibung	<p>Im Zusammenhang mit der Sanierung der Schleuse Ruhlsdorf erhält der ZRF das Nutzungsrecht für größere Flächen im südlichen Schleusenumfeld vom WSA. Diese können touristisch genutzt werden. Die Schleuse ist per Pkw und mit dem ÖV gut erreichbar und liegt direkt am Oder-Havel-Radweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Einsatzstellen für Kanus beiderseits der Schleuse • Schaffung eines Parkplatzes für etwa 15 Pkw. Möglichkeit zur Anreise mit eigenem Kanu und Nutzung der Einsatzstellen • Abtragen zumindest einen Teil des Damms zur Straße, um dadurch den Schleusenbereich von außen sichtbar zu machen • Möglichkeit für saisonale Gastronomie (Food-Truck) mit Sitzgelegenheiten • Schaffung eines kleinen Ausstellungsbereichs mit baulichen Exponaten aus der Geschichte des Finowkanals sowie Infotafeln • Gegebenenfalls weitere Angebote, z.B. Abstellbügel für Fahrräder, Kanuvermietung, Tiny-Houses oder kleiner Biwakplatz für Rad- und Wasserwandernde, Trockentoilette
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der baulichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Schleusensanierung • Prüfung von Möglichkeiten zur Etablierung einer saisonalen Gastronomie und weiterer touristischer Angebote (ggf. Vermietung von Kanus in Zusammenarbeit mit regionalen Anbietern) • Prüfung der Schaffung einer Slipanlage (vgl. Maßnahme 2)
Verantwortlich/ Partner	ZRF in Abstimmung mit Gemeinde Marienwerder und ggf. privaten Partnern
Kosten	Kosten für Einsatzstellen, Schaffung von Parkplätzen und weitere bauliche Maßnahmen werden im Rahmen der Schleusensanierung getragen. Für weitere Maßnahmen, z.B. Slipanlage, bedarf es Abstimmungen zur Finanzierung mit der Anliegerkommune bzw. privaten Partnern
Folgekosten	Unterhaltung der Anlagen, Entsorgung von Müll und Toiletten, Gegenfinanzierung nur in geringem Umfang durch Verpachtung oder Nutzungsgebühren möglich
Finanzierung/Förderung	ZRF, zusätzliche Maßnahmen durch Gemeinde Marienwerder / ggf. unterstützt durch Kreisentwicklungsbudget
Priorität	A, k

Maßnahme 09**Aufwertung der Schleuse Grafenbrück für touristische Nutzungen**

Kurzbeschreibung	<p>Im Zusammenhang mit der Sanierung der Schleuse Grafenbrück möchte der ZRF das Nutzungsrecht für eine zusätzliche Fläche im nördlichen Schleusenumfeld vom WSA erhalten und diese als Parkfläche nutzen. In dem Zusammenhang könnte der Bereich auch als Ein- und Ausstiegsstelle für Kanus genutzt werden. Darüber hinaus sind in eingeschränktem Umfang weitere touristische Nutzungen möglich. Die Schleuse ist per Pkw eingeschränkt, per ÖV gar nicht erreichbar, liegt aber im Kreuzungsbereich des Oder-Havel-Radwegs und des Radwegs Berlin-Usedom.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Einsatzstellen für Kanus beiderseits der Schleuse • Schaffung eines Parkplatzes für etwa 10 Pkw. Möglichkeit zur Anreise mit eigenem Kanu und Nutzung der Einsatzstellen • Schaffung eines kleinen Ausstellungsbereichs mit baulichen Exponaten aus der Geschichte des Finowkanals sowie Infotafeln • Nutzung des vorhandenen Stromanschlusses zum Laden von E-Bikes • Gegebenenfalls weitere Angebote, z.B. Trockentoilette, Sitzgelegenheiten, Abstellbügel für Fahrräder oder kleiner Biwakplatz für Rad- und Wasserwandernde
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung der Flächennutzung für einen Parkplatz mit dem WSA • Umsetzung der baulichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Schleusensanierung • Prüfung der Schaffung einer Slipanlage (vgl. Maßnahme 2)
Verantwortlich/ Partner	ZRF in Abstimmung mit Gemeinde Marienwerder
Kosten	Kosten für Einsatzstellen, Schaffung von Parkplätzen und weitere bauliche Maßnahmen werden im Rahmen der Schleusensanierung getragen. Für weitere Maßnahmen, z.B. Slipanlage, bedarf es Abstimmungen zur Finanzierung mit der Anliegerkommune
Folgekosten	Unterhaltung der Anlagen, Entsorgung von Müll und Toiletten

Maßnahme 09 Aufwertung der Schleuse Grafenbrück für touristische Nutzungen

Finanzierung/Förderung	ZRF, zusätzliche Maßnahmen durch Gemeinde Marienwerder / ggf. unterstützt durch Kreisentwicklungsbudget
Priorität	B, k

Maßnahme 10 Wiederherstellung der Umtragemöglichkeit an der Schleuse Rosenbeck und Schaffung einer Anlege-/Rastmöglichkeit

Kurzbeschreibung	<p>Aufgrund der großen Beliebtheit des Werbellinkanals und Werbellinsees bei Kanuwandernden und dem gleichzeitig hohen Verkehrsaufkommen durch motorisierte Sportboote sind sichere Umtragemöglichkeiten – auch vor dem Hintergrund der Wasserhaltung – unerlässlich. Die bestehende Ein- und Aussetzstelle unterhalb der Schleuse wurde wegen Baufälligkeit abgetragen, wodurch ein Umtragen nicht mehr möglich ist. Ohne eine gute Anlege- und Ausstiegsmöglichkeit verliert Rosenbeck an Attraktivität für Kanutouren, die von Vermietern in der Umgebung angeboten werden. Zudem bedarf es auf der Tour zwischen Finowkanal und Werbellinsee auch eines Haltepunkts, da die Strecke zu lang zum Durchfahren ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer Ersatzlösung für eine Ein- und Aussetzstelle unterhalb der Schleuse in Abstimmung von Gemeinde, ZRF und WSA • Oberhalb der Schleuse ist ein Einsetzen des Bootes nahe der Gaststätte Kleine Moldau bzw. auf der gegenüberliegenden Seite an der Gemeindewiese möglich. Die Gemeindewiese neben der Schleuse kann für eine Rast genutzt werden. Zur Angebotsverbesserung bedürfte es dort eines Stegs zum Ein- und Aussteigen. Diese Investition kann die Gemeinde Schorfheide kurzfristig nicht tätigen
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit allen Verantwortlichen zum Finden einer kurz- und langfristigen Lösung unterhalb der Schleuse • Detailkonzept und Planung eines neuen Anlegers, Klärung der Finanzierung • Perspektivisch Schaffung einer Ein- und Aussetzstelle bei der Gemeindewiese oberhalb der Schleuse zur besseren Nutzung der Wiese als Rastplatz
Verantwortlich/ Partner	Gemeinde Schorfheide mit ZRF, WSA
Kosten	Kanuanleger etwa 15.000 Euro; ggf. weitere Maßnahmen
Folgekosten	Für Unterhalt der Anlagen
Finanzierung/Förderung	Gemeinde Schorfheide / ggf. Kreisentwicklungsbudget
Priorität	A, k-m

Maßnahme 11 Schaffung einer saisonalen nichtstationären Gastronomie und weitere touristische Aufwertungen an der Schleuse Schöpfurth

Kurzbeschreibung	<p>Der Bereich der Schleuse wird nicht nur von Wasserwandernden, sondern auch von Radelnden stark frequentiert, deshalb werden häufig die Kapazitätsgrenzen der Gastronomie ausgeschöpft. Nördlich der Schleuse gibt es eine größere Freifläche, die begrünt ist, aber nicht weiter genutzt wird. Weil die Fläche für künftige Nutzungen vom WSA in Reserve gehalten wird, sind langfristige Nutzungsvereinbarungen nicht möglich und deshalb auch keine größeren Investitionen. Allerdings könnte der Bereich durch einen Food-Truck und Sitz-/Liegemöglichkeiten aufgewertet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zur Nutzung müsste die Umzäunung angepasst und ein Teil der eingezäunten Flächen öffentlich zugänglich werden • Die öffentliche Radabstellanlage auf der östlichen Seite der Brückenstraße sollte durch zusätzliche Abstellplätze ergänzt werden • Öffentlich nutzbare Toiletten gibt es in der Nähe auf dem Wasserwanderrastplatz, aufgrund der Entfernung wäre eine Ergänzung im Umfeld der Schleuse zu prüfen • Im Schleusenbereich gibt es bereits Infotafeln zum Finowkanal; zusätzliche bauliche Exponate auf dem Gelände könnten den Standort weiter aufwerten
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung der Nutzungsmöglichkeiten der Flächen und notwendiger Änderungen an der Umzäunung mit dem WSA

	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmungen mit der Gemeinde Schorfheide über ein Nutzungskonzept und die Schaffung neuer Angebote und Infrastruktur • Suche nach einem privaten Pächter, ggf. Gespräche mit dem Betreiber des Wasserwanderrastplatzes über eine Angebotserweiterung
Verantwortlich/ Partner	Gemeinde Schorfheide in Abstimmung mit ZRF und WSA; Einbindung privater Partner
Kosten	Annahme: Kosten für Änderungen an der Umzäunung und Nutzbarmachung der Fläche ca. 5.000 Euro Kosten für zusätzlich ca. 8 Anlehnbügel für Fahrräder ca. 1.000 Euro zzgl. Montage Food-Truck und Sitzgelegenheiten durch privaten Investor
Folgekosten	Regelung der Kosten für Abfallentsorgung im Rahmen von Pachtvertrag möglich
Finanzierung/Förderung	ZRF, zusätzliche Maßnahmen durch Gemeinde Schorfheide
Priorität	B, m

Maßnahme 12**Aufwertung Wasserwanderrastplatz Am Messingwerkhafen**

Kurzbeschreibung	Ausbau und Erweiterung des Standorts zu einem qualitativ hochwertigen Wasserwanderrastplatz <ul style="list-style-type: none"> • Wiederherstellung der ursprünglichen Anlegesituation in Boxenform mit Festmacherbojen hinten • Errichtung einer Ein- und Ausstiegsstelle für Kanus • Schaffung von sicheren Zeltmöglichkeiten im Umfeld der Stege (Einzäunung) mit Platz für mindestens 5 Zelte • Erforderliche Infrastruktur: WC, Müllentsorgung, Sitzgelegenheit überdacht • Wünschenswerte Infrastruktur: Stromanschluss, Wasser-Zapfstelle, ggf. Dusche • Weitere Aufwertung des Standorts durch Schaffung stationärer oder mobiler Gastronomie mit Sitzgelegenheiten sowie Mietangebote für Kanus, ggf. Tretboote oder kleine (E-)Motorboote
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit allen Verantwortlichen (Stadt Eberswalde, WSA, ZRF) zur grundsätzlichen Umsetzbarkeit • Gespräche mit dem Kanuverein Stahl-Finow e.V. zu möglicher Kooperation / Betriebung des WWR • Klärung der Probleme mit Verschlammung des Hafens durch defektes Wehr • Detailkonzept und Planung • Klärung der Finanzierung
Verantwortlich/ Partner	Stadt Eberswalde in Abstimmung mit Kanuverein Stahl-Finow e.V. und weiteren Partnern
Kosten	Abhängig von der Art der Ausführung und Ausstattung
Folgekosten	Betrieb des Standorts während der Saison, Verwaltung des WWR (Gästeanfragen, Buchungen, Auskunft, Hafenmeister-Tätigkeiten), regelmäßige Reinigung, ggf. anfallende Reparaturkosten; zum Teil gegenfinanziert durch Nutzungsentgelte und weitere Einnahmen
Finanzierung/Förderung	Stadt Eberswalde / ggf. GRW für umfangreiche wassertouristische Maßnahmen
Priorität	A, k-m

Maßnahme 13		Privater Anleger an der ehemaligen Papierfabrik Wolfswinkel
Kurzbeschreibung	<p>Die Fa. Bootsdiscout Seerose hat Teile der ehemaligen Papierfabrik am Finowkanal erworben. Zum Objekt gehört die gut 100 m lange Kaimauer, an der früher Frachtschiffe anlegten. Dort soll ein Anleger für Gastlieger sowie ein Standort für Charterboote entstehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwimmstege sollen vor der Kaimauer zum Anlegen errichtet werden • Ein Kran zum ganzjährigen Einsetzen der Boote ist vorhanden • Eine Einsatzstelle für kleine Motorboote und Kanus kann neben der Kaimauer entstehen • Winterlagerfläche für Boote im Freien ist auf dem Gelände verfügbar • Weitere Lagerflächen sollen in zu sanierenden Gebäudeteilen entstehen • Von der B 167 aus kann eine Zufahrt auf 5 m Breite gebaut werden • Wasserseitig sind die benötigten Flächen beim WSA gemietet 	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung von Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten • Detailplanung der Maßnahme 	
Verantwortlich/ Partner	Bootsdiscount Seerose	
Kosten	für Anleger ca. 100.000 Euro	
Folgekosten	Lfd. Kosten für Unterhaltung decken sich durch Vermietung	
Finanzierung/Förderung	Privater Investor / Fördermittel erforderlich zur Umsetzung (GRW im Barnim nur 20% Förderung für Unternehmen)	
Priorität	B, m	

Maßnahme 14		Ertüchtigung des öffentlichen Anlegers Borsighalle
Kurzbeschreibung	<p>Der Anleger vor der Borsighalle wurde zur Landesgartenschau eingerichtet, seit 2003 gibt es eine Nutzungsvereinbarung des WSA mit der Stadt Eberswalde. Der Anleger ist nicht als öffentlicher Liegeplatz kenntlich gemacht und nur für Boote mit 6,50 Metern Länge zugelassen. Aufgrund der guten Anbindung und des Umfelds (Familiengarten, Rofin-Park, Gastronomie, Einkaufen) sollte die Nutzung als Kurzzeit-Anleger auch für größere Boote geprüft werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung als öffentlicher Liegeplatz • Prüfung der Nutzung für größere Boote und ggf. dazu erforderliche Umbauten 	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Beschilderung • Prüfung einer Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten durch die Stadt • Abstimmung mit WSA 	
Verantwortlich/ Partner	Stadt Eberswalde in Abstimmung mit WSA	
Kosten	geringfügige Kosten für Beschilderung, ggf. weitere Kosten für Ertüchtigung des Anlegers	
Folgekosten	Lfd. Kosten für Unterhaltung	
Finanzierung/Förderung	Stadt Eberswalde	
Priorität	B, k	

Maßnahme 15**Schaffung eines Wasserwanderrastplatzes am Familiengarten**

Kurzbeschreibung	<p>Einrichtung eines Biwakplatzes auf der Halbinsel gegenüber dem Familiengarten durch die Stadt Eberswalde. Der Anleger am Drehnitzfließ wird bereits von Paddelnden genutzt und dient auch als Ein- und Ausstiegsstelle eines örtlichen Kanuvermieters, ist aber als solcher nicht kenntlich gemacht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In dem Bereich soll ein kurzzeitiges Anlegen von Wasserwandernden zum Besuch des Familiengartens, zum Einkaufen oder der Nutzung der Gastronomie sowie eine einmalige Übernachtung ermöglicht werden • Der etwas versteckt gelegene Anleger sollte sichtbar gemacht werden. • Die Flurstücke gehören dem WSA und wurden per Nutzungsvertrag bereits der Stadt Eberswalde überlassen • Die Einrichtung eines Wasserwanderrastplatzes ist bereits im Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg (WEP4) in diesem Bereich vorgeschlagen • Erforderliche Infrastruktur: Wasserseitige Kennzeichnung, Informationstafel zum touristischen Angebot, (Trocken-)Toilette im Umfeld, Abfallentsorgung, Sitzmöglichkeit (Bank-Tisch-Kombination, idealerweise überdacht, Möglichkeit zum Aufstellen von Zelten). • Ergänzend bietet sich in diesem Bereich eine Schließfachanlage an, um Wertsachen beim Aussteigen sicher lagern zu können.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Antrag der Stadt Eberswalde an WSA, Einholung der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung • Klärung, ob und in welcher Form Einrichtungen des Familiengartens mit genutzt werden können (Sanitäreanlagen) • Kenntlichmachung des Anlegers • Ausweisung eines Biwakplatzes mit erforderlicher Infrastruktur
Verantwortlich/ Partner	Stadt Eberswalde
Kosten	für Informationstafeln, Bank-Tisch-Kombination und Abfallentsorgung ca. 10.000 Euro; für Aufstellung von Trockentoilette nach Ausstattung von 6.000-25.000 Euro (Anbieter: Finizio)
Folgekosten	Lfd. Kosten für Abfallentsorgung, Entsorgung der Toilette und Pflege der Anlage können durch Übernachtungsgebühren teilweise kompensiert werden
Finanzierung/Förderung	Stadt Eberswalde / ggf. GRW für umfangreiche wassertouristische Maßnahmen
Priorität	A, k

Maßnahme 16**Reaktivierung des Anlegers am Finowkanal-Park**

Kurzbeschreibung	<p>Der Anleger für fünf Boote ist noch nutzbar (auch zum Anlegen und Einsetzen von Kanus), allerdings wurde die technische Infrastruktur aufgrund von Vandalismus abgebaut. Aus dem gleichen Grund wurde seitens der Technischen Werke auch der Parkautomat am nahegelegenen Parkplatz abgebaut, sodass dieser nur noch für Dauerparkende nutzbar ist. Zur Entwicklung des attraktiven innerstädtischen Standorts bedarf es zuerst einer Lösung der Probleme des Vandalismus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzung des Anlegers zum Anlegen von Booten kurzzeitig oder über Nacht, um auch die Angebote im Umfeld zu nutzen (Restaurant, Biergarten, nahes Stadtzentrum), sowie als Anlege- und Einsatzstelle für Kanus • Wiederherstellung der technischen Infrastruktur (Wasser, Strom, auch zum Laden von Elektrobooten) • Wiederherstellung öffentlich nutzbarer Parkplätze • Maßnahmen gegen Vandalismus (Kontrollen, zusätzliche öffentliche Angebote wie Food-Truck/Sommerbar zur Belebung des Standortes)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Runder Tisch mit Stadt Eberswalde, Technische Werke, Restaurant „La Gondola“, ggf. weitere Beteiligte wie ZRF, um Zukunftskonzept für den Standort zu erarbeiten (Maßnahmen- und Zeitplan, Verantwortlichkeiten).
Verantwortlich/ Partner	Stadt Eberswalde mit o.g. Partnern
Kosten	Abhängig vom zu erarbeitenden Konzept Kosten für technischen Einrichtungen, ggf. bauliche Umgestaltungen und Maßnahmen zur Sicherheit
Folgekosten	Lfd. Kosten für Abfallentsorgung, Reinigung, Strom, Wasser, zum Teil durch Anlegegebühren zu kompensieren

Maßnahme 16**Reaktivierung des Anlegers am Finowkanal-Park**

Finanzierung/Förderung	Techn. Werke, unterstützt durch Stadt Eberswalde / ggf. Nutzung von GRW-Mitteln
Priorität	A, k-m

Maßnahme 17**Schaffung Anleger/Einsatzstelle im Bereich Stadtpromenade/
Einmündung Schwärze**

Kurzbeschreibung	<p>Aufwertung des Areals zu einer zentralen Kanu-Ein- und Ausstiegsstelle im Stadtzentrum. Neben dem vorhandenen Anleger für Kanus soll eine Ein- und Ausstiegsstelle entstehen, die auch per Pkw erreichbar ist. Dazu soll der zentrale Bereich am Wasser zur Nutzung durch Gäste und Einheimische weiter aufgewertet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung des in öffentlichem Eigentum befindlichen Parkplatzes bzw. der angrenzenden Grünfläche zur Schaffung einer Anfahrts- und ggf. Parkmöglichkeit, um Kajaks per Pkw zu transportieren • Errichtung einer Ein- und Ausstiegsstelle für Kanus • Ansprechende Umfeldgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität (Saisongastronomie, Sitz- und Liegeflächen, überdachte Sitzgelegenheit, Kanuablage) • Wünschenswerte Infrastruktur: Stromanschluss, Wasser-Zapfstelle, Aufbewahrung für Gepäck und Wertsachen • Nutzung der Grünflächen als Liegefläche
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit allen Verantwortlichen zur grundsätzlichen Umsetzbarkeit • Detailkonzept und Planung • Klärung der Finanzierung
Verantwortlich/ Partner	Stadt Eberswalde
Kosten	Abhängig von der Art der Ausführung und Ausstattung
Folgekosten	Pflege und regelmäßige Kontrolle
Finanzierung/Förderung	Stadt Eberswalde / ggf. GRW für umfangreiche wassertouristische Maßnahmen
Priorität	B, k-m

Maßnahme 18**Touristische Aufwertung der Stadtschleuse Eberswalde**

Kurzbeschreibung	<p>Die Stadtschleuse in Eberswalde ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt und bietet vielfältige Möglichkeiten zur Angebotsoptimierung. Schwerpunkte sind die Schaffung eines größeren innerstädtischen Anlegers für Motorboote und die Entwicklung eines Freilicht-Museums.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung des Angebots an Anlegeplätzen für Motorboote neben dem oberen Schleusentor. Dort sind bereits drei Liegeplätze vorhanden; die räumlichen Gegebenheiten lassen die Errichtung einer Steganlage mit 5-6 Anlegeplätzen in zentraler innerstädtischer Lage zu. Diese sollten zusätzliche Serviceeinrichtungen (Wasser, Ladestrom) erhalten • Eine Ein- und Ausstiegsstelle für Kanus und eine vergleichsweise kurze Umtragemöglichkeit bestehen bereits, für eine Rast können Kanus auch zeitweilig abgelegt werden • Nördlich der Schleuse besteht eine große, von Bäumen bestandene und begrünte Freifläche im Eigentum des WSA. Hier besteht die Möglichkeit, das vorhandene Angebot an Infotafeln im Außenbereich zu erweitern zu einer Freiluft-Ausstellung mit Exponaten und Informationen zur Geschichte des Finowkanals in Verbindung mit der industriegeschichtlichen Entwicklung im Finowtal. Die Nutzung als Ausstellungsfläche ohne größere bauliche Maßnahmen lässt die Möglichkeit offen, die Flächen künftig auch anderweitig zu nutzen • Denkbar wäre eine Führung des Freilichtmuseums als Außenstelle des Stadtmuseums in Eberswalde und in Ergänzung der stadtgeschichtlichen Ausstellungen dort. Mögliche Optionen: Geführte Touren vom Stadtmuseum zum Außenbereich; Live-Kamera zur Übertragung von der Schleuse ins Stadtmuseum • Im Zusammenhang mit einer musealen Nutzung des Bereichs bietet es sich an, dort auch zumindest temporär (an Wochenenden) die Schleuse im Handbetrieb zu betreiben • Eine ergänzende Ausstattung sollte durch Sitzgelegenheiten oder Liegen und gegebenenfalls ein WC (nächstgelegenes ist an der Stadtpromenade) erfolgen
------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Gegebenenfalls entstehen bei der Bebauung des ehemaligen Schlachthof-Geländes auch gastronomische Angebote; in diesem Fall sind zusätzliche Angebote im Schleusenbereich nicht erforderlich
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit dem WSA über Nutzungsoptionen für Flächen im Schleusenbereich • Detailkonzept und Planung für museale Nutzung mit ZRF, Stadt Eberswalde, Stadtmuseum • Abstimmungen zwischen ZRF, Stadt Eberswalde und WSA über Nutzung der Wasserflächen für zusätzliche Anleger • Klärung der Finanzierung
Verantwortlich/ Partner	ZRF in Abstimmung mit WSA, Stadt Eberswalde und weiteren Partnern
Kosten	Abhängig von der Art der Ausführung und Ausstattung; im Rahmen eines abgestimmten Detailkonzepts zu ermitteln
Folgekosten	Regelmäßige Pflege und Wartung, zum Teil durch Nutzungsgebühren zu kompensieren
Finanzierung/Förderung	ZRF; Stadt Eberswalde / ggf. GRW für umfangreiche wassertouristische Maßnahmen
Priorität	A, m

Maßnahme 19**Kombinierter Anleger im Bereich Niederfinow Ortslage**

Kurzbeschreibung	<p>Das Ortszentrum Niederfinow ist derzeit nicht mit dem Kanu oder Motorboot erreichbar, auch das Einsetzen von Kanus ist nicht möglich. Ein geeigneter Standort bietet sich im Bereich des Bollwerks an der Straße Am Atomill östlich der Klappbrücke an. Dort stehen Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Auch der Bahnhof ist fußläufig erreichbar. Seitens der Gemeinde gibt es dort schon länger Überlegungen für einen kleinen Willkommenspark. Nach dem Neubau des Feuerwehrhauses könnte das bestehende Gebäude ggf. zur Lagerung von Kanus genutzt werden. Ein Anleger in diesem Bereich ist bereits im WEP 04 vorgesehen. Zur Entwicklung des wassertouristischen Angebots könnte hier auch ein Endpunkt für Kanutouren aus Richtung Eberswalde entstehen – mit der Option der Rückfahrt per Bus oder Bahn. Im Uferbereich östlich der Klappbrücke gehören Flächen der Gemeinde Niederfinow, im weiteren Verlauf gibt es Flächen im Eigentum der Bahn, die bei Bedarf ggf. übernommen werden können.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung eines kombinierten Anlegers für Motor- und muskelbetriebene Boote mit Ein- und Ausstiegsstelle für Kanus • Erforderliche Infrastruktur: Sitzgelegenheit überdacht, Kanuablage • Wünschenswerte Infrastruktur: Stromanschluss, Wasser-Zapfstelle, WC
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit allen Verantwortlichen zur grundsätzlichen Umsetzbarkeit und genauen Bestimmung des Standorts • Bei Bedarf Sicherung nicht gemeindeeigener Flächen • Detailkonzept und Planung • Klärung der Finanzierung
Verantwortlich/ Partner	Gemeinde Niederfinow / Amt Britz-Chorin-Oderberg, SHW GmbH in Abstimmung mit WSA
Kosten	Abhängig von der Art der Ausführung und Ausstattung, ca. 20.000-40.0000 Euro; ggf. zusätzliche Kosten für Flächenerwerb
Folgekosten	Pflege und regelmäßige Kontrolle
Finanzierung/Förderung	Gemeine Niederfinow bzw. SHW GmbH / Nutzung von LEADER-Förderung
Priorität	A, m

Maßnahme 20 **Schaffung eines Anlegers bei den Schiffshebewerken Niederfinow**

Kurzbeschreibung	<p>Schaffung eines Anlegers für Motorboote, Kanus und Fahrgastschiffahrt am Unterhafen des Alten Hebewerks für Kurzzeit-Aufenthalte zur Besichtigung der Anlagen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 70 Meter langer öffentlicher Anleger für Motorboote mit Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten für Paddelboote an drei Dalben östlich des alten Hebewerks • Möglichkeit zum Kurzzeit-Liegen (bis 24 h) für bis zu vier Boote • Statikprüfung und Abstimmungen mit WSA bereits erfolgt, strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung muss noch eingeholt werden • Nutzung durch Fahrgastschiffahrt möglich, für Flusskreuzfahrtschiffe noch detailliert zu klären • Bau von Schließfachanlage für Aufbewahrung von Wertsachen an diesem Standort nicht möglich, aber solche im Bereich des Infozentrums/Kraftwerks möglich
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung der Trägerschaft der Maßnahme; ggf. kann Bau durch GDWS erfolgen, falls das nicht möglich ist, müsste Gemeinde Förderantrag zur Realisierung stellen
Verantwortlich/ Partner	SHW GmbH in Abstimmung mit Gemeinde Niederfinow, WSA/GDWS
Kosten	Für Gesamtprojekt ca. 300.000 Euro
Folgekosten	Laufende Kosten für Pflege und Unterhaltung, ggf. durch Liegegebühren teilweise zu kompensieren. Verantwortlichkeiten sind abhängig von Trägerschaft für den Bau zu klären.
Finanzierung/Förderung	Noch zu klären (s.o.)
Priorität	A, m

Maßnahme 21 **Verbesserung des Übergangs an der Schleuse Liepe**

Kurzbeschreibung	<p>Die Brücke über der Schleuse Liepe stellt insbesondere für den Radverkehr auf dem Oder-Havel-Radweg ein Nadelöhr dar. Sie ist sehr schmal und mit steilen Treppen ausgestattet. Das macht trotz einer Schiene für Fahrräder das Überqueren insbesondere mit schweren E-Bikes oder Fahrrädern mit Anhänger problematisch. Im Zuge der Schleusensanierung sollte dieser Übergang erneuert, verbreitert und barrierefrei gestaltet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung der Brücke auf mindestens zwei Meter • Schaffung eines barrierefreien Auf- und Abgangs
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Planung der Maßnahme im Zusammenhang mit der Sanierung der Schleuse in Abstimmung von ZRF mit WSA und Gemeinde Liepe/Amt Britz-Chorin-Oderberg
Verantwortlich/ Partner	ZRF in Abstimmung mit WSA und Gemeinde Liepe/Amt Britz-Chorin-Oderberg
Kosten	Noch zu ermitteln
Folgekosten	Lfd. Kosten für Erhaltung und Pflege durch ZRF
Finanzierung/Förderung	Im Rahmen Sanierungsmaßnahmen noch zu klären
Priorität	A, m-l

Maßnahme 22**Aufwertung des Anlegers/Wasserwanderrastplatz in Liepe**

Kurzbeschreibung	<p>In Liepe befindet sich ein kleiner Wasserwanderrastplatz unterhalb des Landguts. Neben dem Steg zum Anlegen für muskelbetriebene Boote gibt es keine Infrastruktur. Der Bereich soll ertüchtigt werden. Die Fläche gehört einer Eigentümergemeinschaft, an der die EJF als Betreiberin des Landhof Liepe mit 25 Prozent beteiligt ist. Bei den übrigen Anteilen sind z.T. Erben zu ermitteln. Die EJF prüft Möglichkeiten, die übrigen Anteile zu übernehmen. Damit entstünden Optionen, diesen Bereich zu entwickeln.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seitens örtlicher Kanuanbieter (Kanuverleih Oderberg, Triangel), die den Anleger nutzen, ist das Aufstellen einer saisonalen Trockentoilette gewünscht. Das würde ggf. auch auf eigene Kosten erfolgen • Der neugegründete Ruderverein, der den Anleger nutzt, hat seine Boote bisher im Landgut gelagert, einige Hundert Meter entfernt. Er möchte einen Container, für die Boote nahe am Wasser aufstellen. Dieses Vorhaben wird von der Gemeinde unterstützt, wurde aber von der UNB bislang abgelehnt. • Grundsätzlich bedarf es einer Klärung, ob das Aufstellen eines mobilen Containers und einer mobilen Toilette saisonal möglich ist • Eine Erweiterung des Stegs, um auch kleinen Motorbooten das Anlegen zu ermöglichen, würde zur Attraktivitätssteigerung des Standorts beitragen und die Möglichkeit bieten, den Ort Liepe sowie das Landgut zu besuchen • Die Wiese vor dem Anleger wäre vom Standort her als Biwakplatz geeignet, der eine Lücke im Übernachtungsangebot zwischen Niederfinow und Oderberg schließen würde. Hier würde durch eine Übernahme der Fläche durch die EJF und ggf. den Kauf eines Teils davon durch die Gemeinde die Option zur Anlage eines solchen Platzes entstehen. Seitens des Amtes Britz-Chorin-Oderberg rechnet man mit einer Klärung der Eigentumsfragen bis Ende 2024.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung der Möglichkeit zur Übernahme von Eigentumsanteilen • Gespräche mit allen Verantwortlichen zur grundsätzlichen Umsetzbarkeit • Abstimmungen mit WSA und UNB zur Umsetzung • Detailkonzept und Planung • Klärung der Finanzierung unter Einbeziehung privater Interessenten • Ausweisung eines Biwakplatzes • ggf. Vereinbarung mit Ruderverein über Pflege und Bewirtschaftung des Platzes
Verantwortlich/ Partner	Gemeinde Liepe/Amt Britz-Chorin-Oderberg in Abstimmung mit Ruderverein, Kanuunternehmen, EJF/Landhof Liepe
Kosten	für Aufstellen einer einfachen Trockentoilette ca. 6-10.000 Euro; Kosten für Erweiterung des Stegs noch zu prüfen
Folgekosten	Lfd. Kosten für Reinigung der Toilette und Pflege der Anlage; ggf. teilweise Gegenfinanzierung durch Nutzungsgebühren möglich
Finanzierung/Förderung	Gemeinde Liepe, Bereitschaft der Kanu-Unternehmen, sich an Kosten für Toilette zu beteiligen; ggf. Möglichkeiten einer Steg-Erweiterung durch den Landhof Liepe / ggf. LEADER-Mittel für Gesamtmaßnahme.
Priorität	B, k-m

Maßnahme 23**Kombinierter Anleger im Stadtzentrum Oderberg**

Kurzbeschreibung	<p>Zur Erreichbarkeit des Stadtzentrums Oderberg ist dort aus Sicht der Stadt Oderberg ein kombinierter Anleger für Motorboote und Kanus erforderlich. Eine öffentlich Ein- und Ausstiegsstelle für Kanus in diesem Bereich ist zudem nötig, da das Ein- und Aussetzen bisher überwiegend im Bereich des privaten Kanuverleihs Oderberg erfolgt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein möglicher Standort befindet sich am nördlichen Ufer der Wriezener Alten Oder, östlich der Stadtbrücke (Angermünder Straße). Die Flächen im Uferbereich gehören dem WSA. Parkplätze sind in der Nähe verfügbar, Sehenswürdigkeiten wie das Binnenschiffahrtsmuseum sind auf kurzem Weg erreichbar. In der Nähe gibt es zudem Versorgungs- und gastronomische Angebote. Bei der Wahl des genauen Standorts ist der erforderliche Mindestabstand zur Stadtbrücke zu berücksichtigen • In dem Bereich gibt es auch eine Slipanlage, die bisher nur von der Feuerwehr genutzt werden darf. Seitens des Amtes Britz-Chorin-Oberberg wurde die Bereitschaft geäußert, mit der Stadt und Feuerwehr eine Nutzungsänderung zu vereinbaren, dass die Slipanlage auch öffentlich genutzt werden kann, ohne dass dadurch Einsätze der Feuerwehr behindert werden
------------------	---

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit allen Verantwortlichen zur grundsätzlichen Umsetzbarkeit • Abstimmungen mit WSA zur Umsetzung und der Nutzung einer geeigneten Fläche • Detailkonzept und Planung • Klärung der Finanzierung • Abstimmung mit der Feuerwehr zur öffentlichen Nutzung der Slipanlage
Verantwortlich/ Partner	Stadt Oderberg/Amt Britz-Chorin-Oderberg in Abstimmung mit WSA
Kosten	Für kombinierten Anleger ca. 20.000 Euro
Folgekosten	für Pflege und Unterhaltung der Anlage
Finanzierung/Förderung	Stadt Oderberg / ggf. LEADER-Mittel
Priorität	A, k-m

Maßnahme 24 Öffentliche Einsatzstelle in Hohensaaten, Ortslage

Kurzbeschreibung	<p>In Hohensaaten gibt es keine Ein- und Ausstiegsstelle für Kanutouren, keine öffentliche Slipanlage und keine Anlegestelle für Motorboote. Sehenswürdigkeiten wie die historische Kirche und das Heimatmuseum oder die Schleusen Hohensaatener Wasserstraße sind nicht bei Landgängen zu besichtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung über geeignete Flächen für eine kombinierte Anlage oder einzelne Elemente • Schaffung einer Kanu-Ein- und Ausstiegsstelle und Slipanlage mit Erreichbarkeit per Pkw und Parkmöglichkeiten in der Nähe • Schaffung einer Kurzzeit-Anlegestelle für Motorboote
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit allen Verantwortlichen über geeignete Flächen und Nutzungsmöglichkeiten • Detailkonzept und Planung • Klärung der Finanzierung • Umsetzung
Verantwortlich/ Partner	Stadt Bad Freienwalde in Abstimmung mit WSA und örtlichen Akteur:innen
Kosten	Abhängig von Detailplanungen
Folgekosten	Für Pflege und Unterhaltung
Finanzierung/Förderung	Stadt Bad Freienwalde / ggf. LEADER-Mittel
Priorität	B, m

Maßnahme 25 Ausweisung/Aufwertung öffentliche Anlegestelle mit Rastmöglichkeit an der Wriezener Alten Oder bei Bralitz

Kurzbeschreibung	<p>Die Anlegemöglichkeiten in Bralitz sind derzeit unübersichtlich. Erforderlich ist ein ausgewiesener Rastplatz für muskelbetriebene Boote</p> <ul style="list-style-type: none"> • Festlegung Standort • Herrichtung als Rastplatz • Beschilderung von der Wasserseite aus
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit allen Verantwortlichen zur Klärung • Detailkonzept und Planung • Umsetzung
Verantwortlich/ Partner	Gemeinde Bralitz / Amt Falkenberg/Mark mit Einbindung wassertouristischer Akteur:innen
Kosten	Abhängig von der Detailplanung
Folgekosten	Für Pflege und Unterhaltung
Finanzierung/Förderung	Gemeinde Bralitz
Priorität	A, k

6.2 Maßnahmen zur Entwicklung der landseitigen Infrastruktur

Maßnahme 26	Maßnahmen zur Ertüchtigung der Treidelwege für den Rad- und Fußverkehr
Kurzbeschreibung	<p>Die Treidelwege entlang von Langem Trödel und Finowkanal werden über weite Strecken als Rad- und Fußwege von Gästen und Einheimischen genutzt. Große Abschnitte des Oder-Havel-Radwegs führen entlang der Treidelwege. Seitens der Kommunen wurden viele Abschnitte in den vergangenen Jahren erneuert, weitere Maßnahmen sind bereits vorgesehen. Im Ideenmelder wurden eine Reihe von Problembereichen entlang der Wege benannt oder Vorschläge für Aufwertungen gemacht. Eigene Befahrungen und Begehungen zeigten weitere Schwachstellen. Im Rahmen des Umsetzungskonzeptes war eine detaillierte Bestandsaufnahme mit Vorschlägen zur Weiterentwicklung der Angebote nicht leistbar. Das sollte im Rahmen eines eigenen Projekts erfolgen. Mögliche Aufgabenstellungen eines Umsetzungskonzeptes zur Ertüchtigung der Treidelwege als attraktive und sichere Rad- und Fußwegeverbindungen für Einheimische und Gäste:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systematische Begehungen und Befahrungen zur Ermittlung von möglichen Gefahrenstellen und eines Sanierungsbedarfs (Engstellen, scharfe Kurven, abschüssige Ränder, schadhafte Beläge) sowie zur Überprüfung der Wegweisung (Lücken in der Beschilderung, fehlerhafte Wegführung, nicht mehr aktuelle Angaben). Ausschilderung von Wanderrouten und Rundwegen • Analyse der Nutzungsfrequenzen und Nutzungskonflikte (temporäre Überlastung, Konflikte zwischen unterschiedlichen Nutzengruppen) • Betrachtung der Sicherheit bei erforderlichen Straßenquerungen • Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen und Sitzgelegenheiten entlang der Route • Barrierefreiheit der Wege und Zugänge • Bedarf und Nutzungsmöglichkeiten für zusätzliche Querungen der Wasserstraße • erste Kostenschätzungen und Finanzierungsvorschläge
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung der beteiligten Anliegerkommunen und weiterer Partner:innen • Klärung von Fördermöglichkeiten mit der LAG Barnim • Vorbereitung einer Ausschreibung
Verantwortlich/ Partner	Anliegerkommunen in Zusammenarbeit mit WITO und LAG Barnim
Kosten	Annahme ca. 25.000 - 35.000 Euro
Folgekosten	Kosten der Umsetzung
Finanzierung/Förderung	Abstimmung Anliegerkommunen mit ZRF / ggf. LEADER-Mittel
Priorität	A, k-m
Maßnahme 27	Aufwertung des Radwegs zwischen Niederfinow, Oderberg und Hohensaaten
Kurzbeschreibung	<p>Umfassende Instandsetzung der als Teil des Oder-Havel-Radwegs ausgewiesenen Verbindung zwischen Oderberg und Hohensaaten am südlichen Ufer der Wriezener Alten Oder zur Schaffung einer besseren Verbindung zwischen Oder-Neiße-Radweg und Finowtal. Von der insgesamt 7 km langen Strecke liegen 4,3 km auf dem Gebiet von Bad Freienwalde und 2,7 km in Oderberg. Auf dem nur für landwirtschaftlichen Verkehr freigegebenen Weg gibt es teilweise einen sehr schadhafte Belag.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung der Strecke zwischen Marina Oderberg und Ortslage Hohensaaten • Erneuerung/Ergänzung der wegweisenden Beschilderung • Im weiteren Verlauf führt der Radweg vom Stadtzentrum Oderberg entlang der stark befahrenen Bundesstraße B 158 bis zum Abzweig Richtung Bralitz. Nach Angaben des Amtes Britz-Chorin-Oderberg genießt die Anlage eines straßenbegleitenden Radwegs von Oderberg Richtung Neuenhagen höchste Priorität, konnte aber vor allem wegen fehlender planerischer Kapazitäten beim Landesbetrieb Straßenwesen noch nicht umgesetzt werden
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abschluss der von Bad Freienwalde und Stadt Oderberg/Amt Britz-Chorin-Oderberg in Auftrag gegebenen Planungen • Beantragung von Fördermitteln für die Umsetzung der Planung, von beiden Kommunen für ihre jeweiligen Abschnitte • Umsetzung des Baus eines straßenbegleitenden Radwegs entlang der B 158 aus Oderberg Richtung Neuenhagen

Maßnahme 27 **Aufwertung des Radwegs zwischen Niederfinow, Oderberg und Hohensaaten**

Verantwortlich/ Partner	Stadt Bad Freienwalde und Stadt Oderberg/Amt Britz-Chorin-Oderberg für den jeweiligen Bereich
Kosten	2021 waren insgesamt etwa 1,5 Mio. € für die Baumaßnahme veranschlagt
Folgekosten	Unterhaltungskosten für die beiden Gemeinden in ihren Abschnitten
Finanzierung/Förderung	Stadt Bad Freienwalde und Stadt Oderberg / Förderung ggf. mit GRW-Mittel
Priorität	A, m

Maßnahme 28 **Sofortmaßnahmen zur besseren Nutzung des Oder-Havel-Radwegs in der Stadt Eberswalde**

Kurzbeschreibung	<p>Unabhängig von Maßnahme 26 zur Ertüchtigung der Treidelwege sollten einige Sofortmaßnahmen bezüglich der besseren und sicheren Nutzbarkeit des Oder-Havel-Radwegs im Bereich von Eberswalde möglichst kurzfristig umgesetzt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Ausschilderung vom Bahnhof Eberswalde zum Oder-Havel-Radweg: Ausschilderung der Wegeführung in Richtung Niederfinow vom Kupperhammerweg zur Schleuse Kupperhammer. Freigabe der Durchfahrt von Süden für Radfahrende • Anpassung der Wegeführung für Radfahrende und Fußgänger:innen im Bereich der Ragöser Schleuse. • Entschärfung von Gefahrenstellen bei den Unterführungen am Erna-Bürger-Weg und der Eisenbahnbrücke in Eberswalde durch zusätzliche Gitter oder Querverstrebungen an den Geländern, die bei Unfällen ein Abrutschen in den Kanal verhindern.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Situation und Planung geeigneter Maßnahmen
Verantwortlich/ Partner	Stadt Eberswalde
Kosten	Geringfügige Kosten für Änderung der Beschilderung und Sicherheitsmaßnahmen
Folgekosten	–
Finanzierung/Förderung	Stadt Eberswalde
Priorität	B, k

Maßnahme 29 **Schaffung und Ausweisung von Rundwegen am Finowkanal**

Kurzbeschreibung	<p>Die Gemeinde Schorfheide plant bei der Überarbeitung des FNP für Finowfurt den östlich der Brückenstraße gelegenen Bereich am Kanal als Parkanlage auszuweisen. Der südliche Treidelweg soll ertüchtigt werden und Teil eines kleinen ausgeschilderten Rundwanderwegs werden. Der Übergang zwischen südlichem und nördlichem Treidelweg wird über die Fuß- und Radwegebrücke am Schlossgut erfolgen, die bis zum Saisonstart 2024 wieder aufgebaut wird. Perspektivisch soll der Wanderweg beidseitig des Finowkanals in Abstimmung mit der Stadt Eberswalde bis zum Messingwerkhafen in Eberswalde fortgeführt und ausgeschildert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Ersatzbau für die Brücke am Schlossgut Finowfurt ist bereits geplant und budgetiert. • Für die Schaffung des Rundwanderwegs bedarf es einer Beschilderung sowie ggf. einer Ertüchtigung des Wegs im südlichen Bereich
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Vorbereitung der Maßnahmen in Finowfurt • Abstimmungen mit der Stadt Eberswalde zur Verlängerung des Rundwegs bis Messingwerkhafen
Verantwortlich/ Partner	Gemeinde Schorfheide in Abstimmung mit Stadt Eberswalde
Kosten	Geringfügige Kosten für Beschilderung, ggf. Kosten für Ertüchtigung der Wege

Folgekosten	Kosten für Erhalt und Pflege der Wege
Finanzierung/Förderung	Gemeinde Schorfheide
Priorität	B, k

Maßnahme 30 Ergänzung des Angebots an öffentlichen Toiletten entlang der Treidelwege

Kurzbeschreibung	<p>Der Oder-Havel-Radweg ist eine stark frequentierte Radwegeverbindung. Insbesondere in Ortslagen werden die Treidelwege auch von vielen Menschen zu Fuß genutzt. Das Angebot an öffentlich nutzbaren Toiletten entspricht nicht dem Bedarf, sodass es häufiger auch in Ortslagen zum Wildpinkeln kommt. Empfehlungen zum Beispiel des Deutschen Seminars für Tourismus zum barrierefreien Reisen sehen vor, dass entlang von Radwegen mindestens alle 25 Kilometer und im Umkreis von Wanderwegen mindestens alle fünf Kilometer eine barrierefrei nutzbare Toilette im Umfeld verfügbar sein sollte. In Bereichen, die auch durch den Alltags- und Freizeitverkehr der Anwohnenden stärker frequentiert sind, sollten die Abstände eher kürzer sein. Auf die Toiletten sollte auch in der Wegweisung mit Entfernungsangaben hingewiesen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mögliche neue Standorte für Trockentoiletten sind die Schleusen Ruhlsdorf und Grafenbrück, die touristisch aufgewertet werden sollen (Maßnahmen 8, 9) • Ergänzt werden sollte auch das Angebot bei einer touristischen Aufwertung er Standorte Schöpfung (Saisongastronomie, Maßnahme 11) und Stadtschleuse Eberswalde (museale Nutzung und mehr Anlegeplätze, Maßnahme 18), da die nächstgelegenen Standorte von Toiletten einen längeren Fußweg erfordern. • Toiletten sollten auch bei der Planung eines Biwakplatzes in Zerpenschleuse (Maßnahme 6) mitbedacht werden • Bei der Errichtung eines Biwakplatzes an der Schleuse Drahtammer (Maßnahme 15) müsste entweder eine Zugänglichkeit von Toiletten im Umfeld (Haus am Finowkanal, Familiengarten) auch außerhalb der Öffnungszeiten sichergestellt oder eine zusätzliche Toilette aufgestellt werden • Geprüft werden sollten ergänzende Angebote in der Innenstadt von Eberswalde, z.B. im Umfeld der Schleuse Kupferhammer sowie auf dem bisher toilettenfreien Abschnitt zwischen Marina Park Eberswalde und Schiffshebewerken Niederfinow • Eine Toilette ist zudem im Rahmen der Aufwertung des Wasserwanderrastplatzes Liepe vorgesehen (Maßnahme 21)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung der Aufstellung von Trockentoiletten an den Schleusen Ruhlsdorf und Grafenbrück im Rahmen der gegenwärtigen Schleusensanierung durch ZRF mit Gemeinde Marienwerder • Klärung der Aufstellung von Toiletten im Rahmen der weiterer Bauplanungen für die Schleusen Schöpfung und Stadtschleuse Eberswalde zwischen ZRF und Gemeinde Schorfheide bzw. Stadt Eberswalde. • Klärung der Aufstellung weiterer Toiletten durch die jeweils zuständigen Kommunen
Verantwortlich/ Partner	ZRF für den Bereich der Schleusen sowie Anliegerkommunen in ihren jeweiligen Bereichen.
Kosten	Aufstellung einer Trockentoilette je nach Ausstattung ca. 6.000- 25.000 Euro
Folgekosten	Laufende Unterhaltungs- und Reinigungskosten
Finanzierung/Förderung	Jeweilige Anliegerkommunen / Einzelmaßnahmen ggf. mit Kreisentwicklungsförderung
Priorität	A, k-l

Maßnahme 31 Schaffung von Aufbewahrungsmöglichkeiten für Gepäck / Wertsachen an ausgewählten Rastplätzen

Kurzbeschreibung	<p>Um die Umgebung erkunden zu können, müssen Kanu- und Radwandernde ihr Gepäck sicher verwahren können. Hierzu sind Schließfächer / Boxen o.ä. erforderlich, insbesondere wenn der Rastplatz öffentlich zugänglich ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Bedarf besteht besonders im Bereich von stark frequentierten Wasserwanderrastplätzen oder Anlegestellen, in deren Umfeld sich touristische Ziele oder Einkaufsstätten befinden. Mögliche Standorte sind insbesondere in Eberswalde
------------------	---

	<p>im Bereich des Messingwerkhafens, der Schleuse Drahthammer und der Stadtpromenade (Schwärmündung) sowie in Liebenwalde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Niederfinow sind am geplanten neuen Anleger keine Gepäckablagen möglich, aus Sicht der SHW GmbH aber an anderer Stelle, zum Beispiel im Bereich der Touristeninformation am Krafthaus • Auf Gepäcklagermöglichkeiten sollte auch wasserseitig hingewiesen werden.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit allen Verantwortlichen zur Klärung • Detailkonzept und Planung • Umsetzung
Verantwortlich/ Partner	Kommunen oder Institutionen in ihrem jeweiligen Bereich
Kosten	Je nach Beschaffenheit, Größe, Schlosssystem und Möglichkeit zum Laden von Handys/Akkus zwischen 3.000 und 8.000 Euro für Außenanlagen
Folgekosten	Wartung und Pflege
Finanzierung/Förderung	jeweilige Anliegerkommunen bzw. Einrichtungen
Priorität	B, k-m

Maßnahme 32**Schaffung touristischer Angebote am Schlossgut Finowfurt**

Kurzbeschreibung	<p>Private Investoren planen die Entwicklung des Standorts Schlossgut Finowfurt. Vorgesehen sind neben dem Bau von Wohnungen und Gewerbeflächen auch touristische Angebote</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bau von 27 Hotelzimmern im historischen Schlossgebäude sowie von 21 weiteren Ferienwohnungen • Einrichtung von Restaurant und Bar im Hauptgebäude • Schaffung von Räumen von Events und Tagungen • Schaffung eines Stegs für motor- und muskelbetriebene Boote • weitere touristische Angebote wie Fahrradvermietung • Bereits vor Baubeginn Nutzung des Areals für öffentliche Veranstaltungen
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Bauplanung • Suche nach weiteren Investoren für das Gesamtprojekt
Verantwortlich/ Partner	Privater Investor
Kosten	unbekannt
Folgekosten	–
Finanzierung/Förderung	Privater Investor
Priorität	B, m

Maßnahme 33**Schaffung weiterer touristischer Angebote und Infrastruktur im Bereich der Schiffshebewerke Niederfinow**

Kurzbeschreibung	<p>Die SHW Wirtschafts- und Tourismusentwicklungsgesellschaft Niederfinow plant am Standort der Schiffshebewerke verschiedene Maßnahmen zur touristischen Weiterentwicklung. Für einen Teil davon gibt es bereits einen Förderantrag.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bau von mehreren Toiletten auf dem Gelände • Bau eines Sanitärtraktes mit Toilette und Waschräumen, Wasser, Abwasserentsorgung und Strom im Bereich des unteren Parkplatzes als Voraussetzung für Ausweitung der Nutzung als Wohnmobilstellplatz; Schaffung von Tiny-Häusern und Anlage eines Biergartens
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • zeitnahe Umsetzung abhängig von abschließenden Klärungen zum Förderantrag
Verantwortlich/ Partner	SHW GmbH mit Gemeinde Niederfinow und WSA
Kosten	Ca. 500.000 Euro

Maßnahme 33 Schaffung weiterer touristischer Angebote und Infrastruktur im Bereich der Schiffshebewerke Niederfinow

Folgekosten	Lfd. Kosten für Pflege und Unterhaltung durch SHW GmbH, gegenfinanziert durch Nutzungsentgelte
Finanzierung/Förderung	SHW GmbH, Gemeinde Niederfinow / LEADER-Förderung beantragt
Priorität	A, m

Maßnahme 34 Erlebarmachung der historischen Schleusentreppe Niederfinow

Kurzbeschreibung	<p>Bau einer architektonisch eindrucksvollen Brücke über die historische Schleusen­kammer 4 zur Erlebarmachung der alten Schleusentreppe und zur Nutzung als zweiten Eingang zum Gelände der Schiffshebewerke vom oberen Parkplatz aus</p> <ul style="list-style-type: none"> • In einer Konzeptstudie wurden bereits erste Entwürfe für eine Brücke mit Beobachtungsplattform erarbeitet • Die Brücke soll den Blick von oben auf die Schleusen­kammer und über die Baum­wipfel zu den Hebewerken und ins Niederoderbruch bieten und einen Ein­gang zum Hebewerksgelände ermöglichen • Seitens des Landesdenkmalamtes gibt es keine Bedenken gegenüber dem Vorhaben • Erforderliche Flächen für den Bau wurden seitens der SHW GmbH bereits gesichert • Projekt soll denkmalgeschützte Schleusentreppe wieder erlebbar machen und Attraktivität des Gesamtstandorts erhöhen. Zudem soll sie dazu dienen, dass der obere Parkplatz attraktiver wird und so eine Entlastung des unteren Parkplatzes in der Dorflage Niederfinow möglich wird
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung der Finanzierung in Abstimmung zwischen SHW GmbH und Land • Bau- und naturschutzrechtliche Prüfungen
Verantwortlich/ Partner	SHW GmbH und Gemeinde Niederfinow in Abstimmung mit WSA
Kosten	Geschätzt 3 bis 3,5 Mio. gesamt
Folgekosten	Lfd. Kosten für Pflege und Unterhaltung durch SHW GmbH im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit
Finanzierung/Förderung	Noch zu klären
Priorität	A, m-l

Maßnahme 35 Errichtung von Tiny-Houses für touristische Unterkünfte in der gesamten Region Finowkanal

Kurzbeschreibung	<p>Die SHW Wirtschafts- und Tourismusentwicklungsgesellschaft Niederfinow möchte in Kooperation mit privaten Investoren einige Tiny-Häuser als Unterkünfte für Rad- und Wasserwandernde errichten. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung weiterer Investitionsvorhaben (vgl. Maßnahme 33).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiny-Häuser erfreuen sich wachsender Beliebtheit bei Gästen und könnten als preisgünstige Übernachtungsmöglichkeit in der gesamten Region Finowkanal angeboten werden. Dabei könnte in Abstimmung mit einem geeigneten Herstellerunternehmen ein Haustyp entwickelt werden, der durch Farben und Formen eine Wiedererkennbarkeit ermöglicht • Durch eine gemeinsame Vermarktung und Reinigung ließen sich Synergien schaffen • Grundsätzlich können Tiny-Houses als ergänzendes Angebot von Campingplätzen, im Umfeld anderer touristischer Einrichtungen oder von anderen privaten Investor:innen errichtet werden
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Vernetzung von Interessierten an der Errichtung und touristischen Vermarktung von Tiny-Häusern • Abstimmung mit Hersteller über geeignetes Modell für die Region Finowkanal • Klärung der bau- und naturschutzrechtlichen Voraussetzungen für geplante Bauvorhaben • Abstimmungen über Möglichkeiten zur gemeinsamen Vermarktung und Pflege

Verantwortlich/ Partner	SHW GmbH gemeinsam mit anderen Interessierten
Kosten	Je nach Größe und Ausstattung ab etwa 30.000 Euro
Folgekosten	Pflege- und Unterhaltungskosten aus Mieteinnahmen zu finanzieren
Finanzierung/Förderung	Private Investoren
Priorität	B, m

Maßnahme 36 Restaurierung der Teufelsbrücke in Eberswalde

Kurzbeschreibung	<p>Die denkmalgeschützte Teufelsbrücke am Messingwerkhafen ist zu einem Wahrzeichen für den Finowkanal geworden, aber seit Jahren baufällig. Die Wiederherstellung wurde wiederholt von Bürgern in Eberswalde gefordert und auch im Ideenmelder angeregt. Die Wiederherstellung der Brücke wäre ein weiterer Baustein zur Attraktivitätssteigerung in diesem Bereich (vgl. Maßnahme 12)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die für die Sanierung erforderlichen Mittel könnten gegebenenfalls zumindest zum Teil im Rahmen eines Sponsorings oder einer Crowdfunding-Aktion interessierter Bürger:innen aufgebracht werden • Alternativ zur Ertüchtigung der Brücke an diesem Standort könnte das Angebot des Eigners des Marina Parks geprüft werden, die Brücke abzubauen und am Standort des Marina Parks als neuen Übergang am Finowkanal wiederaufzubauen. Sofern Abbau und Transport von Dritten übernommen würden, wäre der Marina Park zur Sanierung und zum Wiederaufbau auf eigene Kosten bereit
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines Gutachtens über die mögliche Sanierung und dafür zu erwartende Kosten • Prüfung von Fördermöglichkeiten in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege bzw. Möglichkeiten der Co-Finanzierung durch Sponsoring oder Crowdfunding
Verantwortlich/ Partner	Stadt Eberswalde mit WSA
Kosten	Im Rahmen des Projekts nicht zu ermitteln
Folgekosten	Pflege- und Unterhaltungskosten
Finanzierung/Förderung	Noch zu klären
Priorität	B, m

Maßnahme 37 Sanierung des Raddampfers Riesa in Oderberg

Kurzbeschreibung	<p>Der 1897 gebaute Raddampfer ist seit mehr als 40 Jahren mit Oderberg verbunden und die Attraktion des dortigen Binnenschiffahrtsmuseums. Es wird auch für Trauungen, Konzerte und andere Veranstaltungen genutzt. Das denkmalgeschützte Schiff bedarf zur weiteren Nutzung einer umfangreichen Sanierung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus Mitteln des Kreisentwicklungsbudgets wird zunächst eine Machbarkeitsstudie beauftragt, auf deren Grundlage dann eine Sanierung erfolgen könnte • Die Sanierung wird nicht nur vom Förderverein des Binnenschiffahrtsmuseums und der Stadt Oderberg angestrebt, sondern auch von anderen Institutionen wie der WITO Barnim
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung der Machbarkeitsstudie • Detailplanung der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und Kosten sowie der möglichen Finanzierung
Verantwortlich/ Partner	Amt Britz-Chorin-Oderberg/Stadt Oderberg
Kosten	Im Rahmen des Projekts nicht zu ermitteln
Folgekosten	Pflege- und Unterhaltungskosten
Finanzierung/Förderung	In Machbarkeitsstudie zu klären
Priorität	A, m

Maßnahme 38 **Schaffung eines Parkplatzes zur Entlastung von Zerpenschleuse**

Kurzbeschreibung	In Zerpenschleuse gibt es an den Straßen im Bereich des Kanals in der Saison häufig Überlastungen durch eine Vielzahl von Pkw. Das führt auch zu Unmut bei Bewohnenden. Zur Entlastung möchte die Gemeinde einen Parkplatz am Rande der Gemeinde schaffen. <ul style="list-style-type: none"> • Anlage Parkplatz und Ausschilderung der Wegeführung • Ggf. weitere Maßnahmen zur Senkung des Parkdrucks am Kanal
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Suche nach geeignetem Grundstück am Ortsrand (lt. Ortsbeirat mehrere Grundstücke grundsätzlich nutzbar) • Klärung der erforderlichen Maßnahmen und der Finanzierung
Verantwortlich/ Partner	Gemeinde Wandlitz
Kosten	Im Rahmen des Projekts nicht zu ermitteln
Folgekosten	Pflege- und Unterhaltungskosten
Finanzierung/Förderung	Noch zu klären
Priorität	B, m

Maßnahme 39 **Optimierungen des ÖV-Angebots**

Kurzbeschreibung	Das ÖV-Angebot zur Erreichbarkeit der wassertouristischen Anlagen ist im Allgemeinen zufriedenstellend, einige Optimierungen sollten aber noch erfolgen. <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung der Bushaltestelle für die Linie 805 in Liebenwalde in die Nähe des Stadthafens • Verlegung der Bushaltestelle für die Linie 916 näher an das Infozentrum der Schiffshebewerke Niederfinow • Taktverdichtung auf der Linie 910 mindestens auf einen Stundentakt an Wochenenden und Feiertagen zur besseren Anbindung der Schleuse Schöpforth und anderer wassertouristischer Ziele an den Hauptbahnhof Eberswalde • Aufwertung der Linie 916 zum PlusBus mit Taktverdichtung an Wochenenden und Feiertagen zur besseren Erreichbarkeit der Schiffshebewerke sowie der Stadt Oderberg mit dem ÖV
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmungen der Anliegerkommunen mit den Landkreisen und den regionalen Busunternehmen • Konkretisierung der Maßnahmen und der Finanzierung
Verantwortlich/ Partner	Anliegerkommunen für ihre Bereiche
Kosten	Im Rahmen des Projekts nicht zu ermitteln
Folgekosten	Im Rahmen des Projekts nicht zu ermitteln
Finanzierung/Förderung	Noch zu klären
Priorität	B, k-m

6.3 Maßnahmen zur weiteren Angebotsentwicklung auf dem Wasser**Maßnahme 40** **Aufrechterhaltung der Befahrbarkeit der Wasserstraßen**

Kurzbeschreibung	Unternehmen der Fahrgastschifffahrt weisen darauf hin, dass die erforderliche Fahrtiefe von 1,20 Metern auf dem Finowkanal nicht immer gegeben ist, was die Befahrbarkeit oder ein Anlegen erschwert. Seitens des Flößervereins wird auf Probleme der Verschlammung im Bereich des Flößerhafens verwiesen. Der
------------------	---

	<p>Lange Trödel ist im Hochsommer durch starke Verkrautung nur noch eingeschränkt oder gar nicht mit dem Kanu und SUP befahrbar. Dies ist vor allem für die ansässigen Kanuanbieter ein Problem.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der Befahrbarkeit des Finowkanals während der Saison und Beseitigung von Untiefen im Bereich der Fahrrinne durch das WSA • Freihaltung des Langen Trödels während der Kanusaison durch das Brandenburgische Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmungen des ZRF mit WSA und LBV über erforderliche Maßnahmen und Umsetzungskonzept • Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen durch WSA bzw. LBV
Verantwortlich/ Partner	ZRF mit WSA und LBV
Kosten	Im Rahmen des Projekts nicht zu ermitteln
Folgekosten	Im Rahmen des Projekts nicht zu ermitteln
Finanzierung/Förderung	WSA bzw. LBV in ihren Bereichen
Priorität	A, 0

Maßnahme 41**Angebotsentwicklung für Taxi-Boot / Ausflugsboot in Eberswalde**

Kurzbeschreibung	<p>Auf dem Finowkanal gibt es fast kein Angebot für Ausflugsfahrten oder Stadtrundfahrten auf dem Wasser. Beispiele aus vielen anderen Städten zeigen, dass solche Angebote sich einer starken Nachfrage erfreuen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insbesondere auf der Verbindung Familiengarten – Kupferhammer – Stadtschleuse könnte ein festes Angebot an Sightseeing-Touren per Boot etabliert werden. Diese Relation könnte auch als Taxiboot von Gästen genutzt werden, die zwischen Hauptbahnhof Eberswalde und Stadtzentrum unterwegs sind. • Weitere Nutzungen für Eventfahrten, Ausflugsfahrten in die Umgebung oder für eine abendliche Gastronomie auf dem Wasser sind möglich. • Das Angebot erfordert die Sicherstellung der Befahrbarkeit des Finowkanals während der Saison (vgl. Maßnahme 40) • Bei Überlegungen zur Etablierung eines neuen Angebots sollte von vorneherein auf einen umwelt- und klimafreundlichen sowie leisen solar-elektrischen Antrieb gesetzt werden.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit touristischen Anbieter:innen aus der Region und ggf. aus anderen Regionen über Möglichkeiten, Chancen und Voraussetzungen für ein solches Angebot • Entwicklung und Umsetzung eines Geschäftsmodells mit interessierten Akteur:innen – als rein privates Investment oder PP-Modell
Verantwortlich/ Partner	ZRF mit Stadt Eberswalde und anderen Akteur:innen
Kosten	Für vorbereitende Maßnahmen – Gespräche mit Interessierten und Betrachtung von Best-Practice-Beispielen – geringfügige Aufwendungen; Umsetzungen durch privates Investment oder im Rahmen von PP-Projekt
Folgekosten	Im Rahmen der Geschäftstätigkeit zu erbringen
Finanzierung/Förderung	Abhängig von genauen Planungen
Priorität	A, m-l

Maßnahme 42**Weiterentwicklung des wassertouristischen Angebots in der Gesamtregion**

Kurzbeschreibung	<p>Im gesamten Bereich der Region Finowkanal fehlt es noch an buchbaren touristischen Angeboten auf dem Wasser. Vorhandene Lücken sowie positive Beispiele aus anderen Regionen sind in dem Konzept benannt. In Abstimmung mit den schon vorhandenen Akteur:innen in der Region oder interessierten Neugründer:innen sollten Möglichkeiten zur Angebotsentwicklung weiter diskutiert und neue Angebote geschaffen werden. Das betrifft beispielsweise folgende Angebote</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurzzeit-Miete von führerscheinfrei nutzbaren kleinen (Elektro-) Booten • Charterboote (Yachten, Flöße)
------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> • SUPs (Vermietung, Kurse) • Tretboote und andere Wasserfahrzeuge für Familien mit Kindern • Geführte Sightseeing-Touren per Kanu in Eberswalde • One-Way-Touren per Kanu mit Rücktransport oder Kanu-Bike-Touren
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit touristischen Anbieter:innen aus der Region und ggf. aus anderen Regionen über Möglichkeiten, Chancen und Voraussetzungen für solche Angebote • Angebote zur Beratung und zum Erfahrungsaustausch für interessierte Newcomer • Unterstützung Interessierter durch Best-Practice-Beispiele oder Vermittlung von Kontakten und Partnerschaften
Verantwortlich/ Partner	ZRF mit wassertouristischen Akteur:innen und interessierten Neustartern
Kosten	Für vorbereitende Maßnahmen – Gespräche mit Interessierten und Betrachtung von Best-Practice-Beispiele geringfügige Aufwendungen; Entwicklung von Angeboten durch private Akteur:innen
Folgekosten	Im Rahmen der Geschäftstätigkeit zu erbringen
Finanzierung/Förderung	Private Investitionen zur Umsetzung
Priorität	B, 0

Maßnahme 43**Entwicklung des Kanutourismus im Bereich Wriezener Alte Oder**

Kurzbeschreibung	<p>Da im Bereich des Freienwalder Landgrabens eine Weiterentwicklung des Kanutourismus wenig aussichtsreich erscheint, sollte der Kanutourismus auf dem Bereich der Wriezener Alten Oder zwischen Oderberg und Schiffmühle erfolgen. Dazu bedarf es einer Weiterentwicklung der Infrastruktur im Bereich Oderberg und Bralitz (vgl. Maßnahmen 23, 25). Weitere Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit den Naturschutzbehörden und der Biosphärenverwaltung Schorfheide-Chorin über erweiterte Nutzungsmöglichkeiten für Kanus in Abschnitt der Wriezener Alten Oder zwischen Bralitz und Schiffmühle (Wegfall der Vignettenpflicht; freie Nutzung der Wasserstraße, ggf. unter Beachtung von Brutzeiten) • Entwicklung des Standorts Remote Republic in Schiffmühle als Tourenziel (Anlegestelle für Kanus, geplanter Aufbau von Glampingplatz, Gastronomie, ggf. weitere Angebote wie Rad- und Kanuvermietung) • Taktverdichtung auf den Buslinien 873 und 874 saisonal zur Verbesserung der Verbindung zwischen dem Zentrum von Bad Freienwalde und dem Ortsteil Schiffmühle • Entwicklung von Tourenangeboten auf der Route durch örtliche Kanuanbieter
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Runder Tisch der Stadt Bad Freienwalde mit dem LK Märkisch-Oderland, der Verwaltung des Biosphärenreservats Schorfheide-Chorin und ggf. wassertouristischen Anbieter:innen über die Entwicklung des Kanutourismus auf der Wriezener Alten Oder • Abhängig von den Gesprächsergebnissen weitere Gespräche mit Investoren der Remote Republic und wassertouristischen Anbieter:innen über die Angebotsentwicklung und-vermarktung
Verantwortlich/ Partner	Stadt Bad Freienwalde mit wassertouristischen Akteur:innen
Kosten	Kosten für einzelne Aktivitäten bei Maßnahmen 23/25 beschrieben, weitere Maßnahmen im Rahmen privater Investments
Folgekosten	Für Aufrechterhaltung der Infrastruktur
Finanzierung/Förderung	Private Investitionen
Priorität	A, k

Maßnahme 44**Erwerb und Nutzung eines Finowkanal-Maßkahns für die Region**

Kurzbeschreibung	<p>Die Entwicklung der Finowkanal-Maßkähne ist eng mit der Entwicklung des Finowkanals verbunden. Zur Erlebbarkeit der Geschichte des Finowkanals sollte in der Region auch ein Finowkanal-Maßkahn erlebbar sein. Seitens des Vereins</p>
------------------	--

	<p>Unser Finowkanal wurden in der Vergangenheit mehrfach Versuche unternommen, ein solches Schiff für die Region zu sichern und zu nutzen, die aber aus unterschiedlichen Gründen nicht zum Erfolg führten. Diese Initiative sollte erneut aufgegriffen werden, um eines der inzwischen raren Schiffe für die Region zu sichern und vielfältig zu nutzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Nutzungsmöglichkeiten definieren sich aus dem Zustand eines geeigneten erwerbbarer Schiffes und der Aufwände zur Instandsetzung. Denkbar sind sowohl Nutzungskonzepte für eine fahrbares Schiff, das zu Sightseeing- und Eventfahrten, ggf. auch für Vorführungen des Treideln genutzt wird, eines Schiffes, das fest vor Anker liegt und für Ausstellungen, Informations-, Kultur- oder Eventveranstaltungen genutzt wird oder eines nicht mehr schwimmfähigen Schiffes, das dauerhaft an Land liegt und für die gleichen Anwendungen genutzt wird. • Auch für einen dauerhaften Standort sind grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten denkbar, ebenfalls abhängig von den Nutzungsmöglichkeiten und der Finanzierung. Als Standorte in Frage kämen beispielsweise der Stadthafen in Eberswalde, die Schiffshebewerke in Niederfinow oder die Stadt Oderberg mit dem Binnenschiffahrts-Museum.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit interessierten Vereinen, Institutionen, Kommunen und privaten Akteur:innen über Möglichkeiten zum Erwerb und zur dauerhaften Nutzung eines Finowmaßkahns • Klärung von Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten; Prüfung von Sponsoring- oder Crowdfunding-Aktionen zur Mitfinanzierung • Suche nach geeigneten Schiffen zum Erwerb sowie Prüfung der möglichen Kosten für Erwerb, Transport, Instandsetzung und Umbauten
Verantwortlich/ Partner	ZRF in Abstimmung mit weiteren Interessierten
Kosten	Abhängig von Angeboten und Instandhaltungsaufwand
Folgekosten	Für laufende Pflege und Instandhaltung
Finanzierung/Förderung	Im Rahmen eines Erwerbs- und Nutzungskonzepts zu klären
Priorität	D, m-l

Maßnahme 45

Schaffung von Plätzen für Floating Houses

Kurzbeschreibung	<p>Es gibt von privaten Unternehmen den Wunsch, feste Liegeplätze für Floating Houses zu schaffen, die entweder dauerhaft bzw. als Wochenend- und Ferienunterkünfte von Interessenten genutzt oder für Feriengäste vermietet werden können. Solche Liegeplätze sind am ehesten in Ortslage von Eberswalde denkbar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Stadtverwaltung von Eberswalde prüft auf Grundlage eines Beschlusses mögliche Standorte für Hausboote und schwimmende Häuser.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Bei positiven Ergebnissen des Prüfung durch die Stadtverwaltung bezüglich der grundsätzlichen Machbarkeit weitere Gespräche mit möglichen Investor:innen über geeignete Plätze und mögliche Projekte sowie Beginn der Genehmigungsverfahren
Verantwortlich/ Partner	Stadt Eberswalde in Abstimmung mit ZRF, WSA und ggf. privaten Akteur:innen
Kosten	Prüfauftrag im Rahmen der Verwaltungstätigkeit
Folgekosten	Im Rahmen des Projekts nicht zu ermitteln
Finanzierung/Förderung	Mögliche Umsetzungen im Rahmen privater Investitionen
Priorität	B, m-l

6.4 Maßnahmen im Bereich der Organisation und Vermarktung

Maßnahme 46

Entwicklung eines Informations- und Leitsystems

Kurzbeschreibung	<p>Im gesamten Bereich der Wasserstraße bedarf es eines durchgehenden Informations- und Leitsystems, das vom Wasser wie von Land aus erkennbar ist. Die Grundlagen und Bestandteile dafür sind in Kapitel 5 ausführlich beschrieben.</p>
------------------	---

	<p>Landseitig bedarf es einer Überprüfung und Ergänzung der Beschilderung entlang der Rad- und Wanderwege (vgl. Maßnahme 28).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestandteil eines Beschilderungskonzeptes sind Informationen zur Geschichte der Wasserstraße, zum Naturschutz sowie zur industriellen Entwicklung entlang der Wasserstraße an geeigneten Schleusen und Anlegestellen • Informationen auf Infotafeln sollten ergänzt werden durch weitere akustische und ggf. visuelle Informationen, die per QR-Code abrufbar sind (App oder Verknüpfung mit Website) • Ergänzend sollten in ein Beschilderungssystem auch andere POIs einbezogen werden, das sind zum Beispiel Brücken entlang des Finowkanals, die heute nicht mehr genutzt werden oder Plätze im Umfeld des Kanals, die mit der Flößergeschichte verbunden sind • Dabei sollte auf eine Mehrsprachigkeit (mindestens englisch, Basisinformationen gegebenenfalls auch auf Polnisch) geachtet werden • Das Leitsystem beinhaltet auch Wegeführungen zu nahegelegenen Sehenswürdigkeiten, gastronomischen und anderen Serviceeinrichtungen oder Haltestellen des ÖV von den Anlegestellen aus
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung über die Finanzierung der Beschilderung • Ausschreibung eines Beschilderungskonzeptes, das das Gestaltungskonzept, die Ermittlung von konkreten Standorten und deren Nutzbarkeit, die textliche und grafische Gestaltung der vorgesehenen Infotafeln sowie die Ermittlung der Umsetzungskosten umfasst • Auf Grundlage des Beschilderungskonzeptes Erstellung und Aufstellung der Beschilderung
Verantwortlich/ Partner	ZRF in Abstimmung mit Anliegerkommunen
Kosten	Für Beschilderungskonzept incl. Gestaltung und Texten von erforderlichen Infotafeln abhängig von der Zahl der Standorte etwa 40-50.000 Euro; für ergänzende Online-Informationen (App) etwa 15-20.000 Euro
Folgekosten	Kosten für Umsetzung der Beschilderung ergibt sich aus dem Beschilderungskonzept
Finanzierung/Förderung	Abstimmung erforderlich / Beschilderungskonzept und Umsetzung ggf. über LEADER-Förderung,
Priorität	A, m-l

Maßnahme 47**Aufwertung der Schleusenbereiche durch Informationen und Ausstellungsstücke**

Kurzbeschreibung	<p>In den Maßnahmen 8, 9, 11 und 18 wurden bereits Hinweise zur Aufwertung von Schleusen durch Ausstellungsstücke gegeben. Für die übrigen Schleusen werden keine weitergehenden Maßnahmen zur Aufwertung durch bauliche Exponate empfohlen. Alle Schleusenstandorte sollten aber durch Infotafeln in das Beschilderungskonzept (Maßnahme 44) integriert werden. Dabei können sich Infotafeln sowohl auf die Geschichte der Schleusen selbst als auch auf Nutzungen (z.B. Flößen, Treideln) oder ihre Bedeutung für das Umfeld beziehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für die Aufwertung der Schleusen durch Zeugnisse aus der Geschichte sollte ein einheitliches Konzept erarbeitet werden, um eine Wiedererkennbarkeit zu gewährleisten und Dopplungen zu vermeiden. Die Projektarbeitenden empfehlen, dass die Stadtschleuse Eberswalde als Haupt-Ausstellungsbereich entwickelt wird und die Auswahl sowie Präsentation der Exponate an den übrigen Schleusen sich daran orientiert
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Finale Klärung der Nutzbarkeit der einzelnen Schleusen für Exponate und Infotafeln • Planung der Gestaltung eines musealen Bereichs der Stadtschleuse als Basis für die Präsentationen an den übrigen Standorten
Verantwortlich/ Partner	ZRF in Abstimmung mit Stadt Eberswalde, ggf. Stadtmuseum Eberswalde und übrigen Anliegerkommunen
Kosten	Keine Kosten, die über die Planungen bei den übrigen Maßnahmen hinausgehen
Folgekosten	Geringfügig für Pflege
Finanzierung/Förderung	ZRF ggf. mit Beteiligung Anliegerkommunen
Priorität	A, k

Maßnahme 48**Aufbau der Strukturen zur weiteren Entwicklung und touristischen Vermarktung der Region Finowkanal**

Kurzbeschreibung	<p>Damit die erheblichen Aufwendungen zur Schleusensanierung auch dazu genutzt werden können, eine stärkere touristische Wertschöpfung in der Region zu ermöglichen, bedarf es Strukturen und Verantwortlichkeiten zur koordinierten Entwicklung und Vermarktung der Region Finowkanal mit ihren (wasser-)touristischen Angeboten. Federführend sollten diese Aufgaben durch den ZRF übernommen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung von Strukturen, die eine regelmäßige Planung und Abstimmung von Maßnahmen zur touristischen Angebotsentwicklung und-vermarktung mit den Anliegerkommunen ermöglichen. Hierzu ggf. regelmäßige Abstimmungsrunden im Rahmen des ZRF mit den für Tourismus Verantwortlichen bei den Anliegerkommunen • Regelmäßige Überprüfung der gemeinsam vereinbarten Aufgaben zur (wasser-)touristischen Entwicklung der Region und ggf. weitere Feinsteuerung von gemeinsam vereinbarten Maßnahmen • Aufbau und Pflege eine Datenbank mit (wasser-)touristischen Unternehmen und tourismusnahen Dienstleistungsunternehmen in der Region. Mindestens zweimal jährlich Erfahrungsaustausch über Stand der Schleusensanierung und weitere Infrastrukturmaßnahmen, Einbindung der Branche in die weitere Entwicklung und Netzwerkbildung zur weiteren Angebotsentwicklung • Regelmäßiger Austausch mit den im Bereich der Region Finowkanal tätigen Vereinen (Verein Unser Finowkanal, Finowfurter Flößerverein, ggf. weitere Vereine) Nutzung der fachlichen Expertise, ggf. Einbindung der Vereine bei der Entwicklung von (wasser-)touristischen Angeboten und Abstimmung zu möglichen Förderprojekten • Regelmäßige Abstimmung des ZRF mit WITO und WIN
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinbarung über die Rolle des ZRF bei der touristischen Entwicklung und Vermarktung der Region sowie zu erforderlichen Arbeitsstrukturen • Einladung DURCH ZRF zum Treffen mit allen Interessierten (wasser-)touristischen und tourismusnahen Unternehmen in der Region zum ersten Informations- und Erfahrungsaustausch und zur Abstimmung über Formen der weiteren Zusammenarbeit • Abstimmungsrunde des ZRF mit interessierten Vereinen zur weiteren Zusammenarbeit, Unterstützungsmöglichkeiten und Know-how-Transfer
Verantwortlich/ Partner	ZRF in Abstimmung mit Anliegerkommunen
Kosten	Geringfügig für organisatorische Aufgaben
Folgekosten	Geringfügig für organisatorische Aufgaben
Finanzierung/Förderung	ZRF
Priorität	A, 0

Maßnahme 49**Nationale und internationale Vernetzung**

Kurzbeschreibung	<p>Neben der Kooperation mit regionalen Marketingorganisationen (WITO, WIN, TMB) sollte auch die Zusammenarbeit mit internationalen Netzwerken und Partner:innen zum Erfahrungsaustausch und zur Vermarktung der Region Finowkanal mit ihren wasserbautechnischen und industriekulturellen Denkmälern genutzt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Europäische Route der Industriekultur (ERIH) vereint bedeutende industriekulturelle Bauwerke und Institutionen in ganz Europa in einem Marketing-Netzwerk. Eine der Europäischen Themenrouten widmet sich dem Thema Wasser. Aus Deutschland zählen beispielsweise das Besucherbergwerk F60, das Museum Schiffshebewerk Henrichenburg oder der Ziegeleipark Mildenberg in Zehdenick zu den rund 300 Mitgliedern. Neben Einzelstandorten können auch bestehende Routen oder Netzwerke Mitglied werden. Zu prüfen wäre eine Mitgliedschaft des ZRF für den Finowkanal als wasserbauliches Denkmal • Eine enge Zusammenarbeit bietet sich grenzüberschreitend insbesondere mit dem Nachbarland Polen an – zum Erfahrungsaustausch, aber auch mit Blick auf gemeinsame Förderprojekte. Besonders interessant ist hier ein Austausch mit
------------------	--

	der Stadt Bydgoszcz (Bromberg) und dem Kanal Bydgosci (Bromberger Kanal). Dieser entstand fast zeitliche mit dem Ausbau des Finowkanals als Verbindung zwischen Oder und Weichsel durch Friedrich II. vor etwa 250 Jahren. Seitens des Vereins Unser Finowkanal gibt es bereits Kontakte nach Bydgoszcz, die gemeinsam mit dem ZRF ausgebaut werden sollten
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Mitgliedschaft in der ERIH • Abstimmung zwischen ZRF und Verein Unser Finowkanal über bisherige Kontakte und Ausbaumöglichkeiten Richtung Polen
Verantwortlich/ Partner	ZRF
Kosten	Jahresbeiträge ERIH zwischen 100 und 500 Euro; organisatorische Aufwendungen
Folgekosten	Jahresbeiträge ERIH zwischen 100 und 500 Euro; Aufwendungen für gegenseitigen Austausch
Finanzierung/Förderung	ZRF
Priorität	C, 0

Maßnahme 50

Marketingaktivitäten während der Zeit der Schleusensanierung

Kurzbeschreibung	<p>Die Zeit der Schleusensanierung ist mit Einschränkungen bei der touristischen Nutzbarkeit der Angebote im Wasser und landseitig verbunden. Die Zeit sollte aber genutzt werden, um auf die Region mit ihren touristischen Schätzen aufmerksam zu machen, Lust auf das neu Entstehende zu wecken und auch den Schleusenausbau selbst zum Erlebnis werden zu lassen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwerpunktsetzung bei der Angebotsvermarktung in den folgenden Jahren auf solche Angebote, die trotz der Sanierung einzelner Schleusen nutzbar sind: z.B. Kanutouren in Gebieten, die nicht vom Ausbau betroffen sind, Kurzzeit-Vermietungen von Motorbooten auf befahrbaren Abschnitten, Angebote an den Schiffshebewerken, in den Oderberger Gewässern, Richtung Oderbruch und auf dem Werbellinkanal • Entwicklung neuer Angebote, die trotz Schleusensanierung erlebbar sind, z.B. geführte Touren zu Wasser und zu Lande zu industriekulturellen Bauwerken oder zum Thema des Flößens • Regelmäßige Abstimmungen des ZRF mit Anbieter:innen, Anliegerkommunen und WSA, um Einschränkungen bei der touristischen Nutzbarkeit der Wasserwege und der Radwege möglichst gering zu halten • Kommunikation der Einschränkungen und der Umfahrungsmöglichkeiten per Rad • Regelmäßige Kommunikation über den Fortschritt der Bauarbeiten und weiterer Angebotsentwicklungen durch ZRF • Organisation von Baustellenführungen für Einheimische und interessierte Gäste
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Finale Klärung der Nutzbarkeit der einzelnen Schleusen für Exponate und Infotafeln • Planung der Gestaltung eines musealen Bereichs der Stadtschleuse als Basis für die Präsentationen an den übrigen Standorten
Verantwortlich/ Partner	ZRF in Abstimmung mit Anliegerkommunen, WSA und touristischen Anbieter:innen
Kosten	geringfügig für Planung der Aktivitäten
Folgekosten	Aufwendungen für Information und Marketing
Finanzierung/Förderung	ZRF ggf. mit Beteiligung Anliegerkommunen
Priorität	C, 0

7. Anlagen

Für die Projektbearbeitung wurden unter anderem folgende Materialien ausgewertet:

Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland, BTE/dwif, 2003

Umsetzungskonzept zur wassertouristischen Erschließung der Wasserwege und -straßen auf der Achse Eberswalde-Schwedt, Projekt M, 2013

Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg Fortschreibung – wep 4, Potsdam, 2016

Bootsurlauberbefragung im Land Brandenburg. Präsentation zum 10. Erfahrungsaustausch Wassertourismus – Charterboottourismus, 2018, Oranienburg, Projekt M / WIN-Projektbüro

Gesamtkonzept zur wirtschaftlichen Bedeutung und zu den Perspektiven des Wassertourismus in der Region der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN-Region) unter besonderer Berücksichtigung des Finowkanals, Projekt M, 2020

Integriertes Stadtentwicklungskonzept INSEK 2035 der Stadt Bad Freienwalde (Oder), Überarbeitung 2020/2021

Strategie Eberswalde 2030, Stadt Eberswalde, 2014

Übergeordnetes Freiraumkonzept der Gemeinde Wandlitz, hier: Abschnitt Zerpenschleuse, 2016

Standort- und Betreiberkonzept für die Schiffshebewerke Niederfinow, team red, 2021

Eine Vision für den Finowkanal 2035, Hartmut Ginnow-Merkert in: Wasserwirtschaft 5/2022