



„Leinen los – Zukunft und Jobmotor Wassertourismus“

**Handbuch für die Entwicklung,
Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen
im Wassertourismus in der Finowkanal-Region**

Impressum

Herausgeber: Kommunale Arbeitsgemeinschaft Region Finowkanal

Träger: europäischer Regionaler Förderverein e.V.

Text: Doris Angelov, Reikja Priemuth, Volkmar Ritter, Hartmut Ginnow-Merkert, Ulrich Gräfe, Björn Killermann

Fotos: Doris Angelov, Doris Merkert, Reikja Priemuth, Christoph Laska, Björn Killermann

Satz, Gestaltung und Druck: Agentur Wesenberg

Auflage: 150 Stück

Finanziell unterstützt durch die WIN AG



Das Projekt „Leinen los – Zukunft und Jobmotor Wassertourismus“ wird gefördert aus Mitteln des Europäischen Sozialfonds und des Landes Brandenburg.



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Sozialfonds

Investition in Ihre Zukunft



Inhaltsverzeichnis

1.	Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung des Wassertourismus	... 5
2.	„Vision“ einer funktionierenden und arbeitsplatzschaffenden Betreiber-gesellschaft	... 17
3.	Die wirtschaftliche Entwicklung des Wassertourismus	... 20
3.1	Aktuelle Aufstellung der wassertouristisch / touristisch aktiven Unternehmen und ihrer Angebote	... 20
3.2	In der Entwicklung befindliche wassertouristische Unternehmen als zukünftige Arbeitgeber	... 38
3.2.1	Der Stadthafen Liebenwalde	... 38
3.2.2	Der MarinaPark in Eberswalde	... 40
3.2.3	Die Bootsfabrik Wolfsmarina	... 42
3.3	Erweiterung der Arbeitsfelder durch den Ausbau wassertouristischer Angebote	... 45
3.3.1	Das Biberfloß	... 45
3.3.2	Solarboote als Charterangebote am Finowkanal	... 46
3.3.3	Der Finowkanal-Lotse – eine touristische Dienstleistung am Finowkanal	... 48
3.3.4	Der Finowkanal, seine Bedeutung für den Wassertourismus der Region und die dafür erforderlichen Voraussetzungen von Infrastruktur und Service	... 50
3.4	Potenziale zur Entwicklung von Arbeitsplätzen in angrenzenden touristischen Bereichen	... 53
3.4.1	Der Schleusengraf – ein Beispiel für Gastronomie am Finowkanal	... 54
3.4.2	Industriekultur als Ergänzung zum Wassertourismus	... 56
4.	Chancen von modernen Kommunikationstechnologien im Wassertourismus	... 57
5.	Die Verbindung des Wassertourismus mit einem Bildungsauftrag als Motor der Beschäftigung und der Arbeitsplatzsicherung	... 61
6.	Schleusenwärter – ein Arbeitsfeld als grundlegende Voraussetzung für einen funktionierenden Wassertourismus	... 63
7.	Zukunftsfähige Formen der Arbeit – das Ehrenamt als Voraussetzung für Arbeitsplätze	... 67

1. Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung des Wassertourismus

Das ESF-geförderte Projekt „Leinen los – Zukunft und Jobmotor Wassertourismus“ zum transnationalen Erfahrungsaustausch bezieht sich auf eine Region, in der der Wassertourismus eine besondere Chance hat. Neben einer hervorragenden Wasserinfrastruktur, einer sehr guten naturräumlichen Ausstattung und einer interessanten Historie wird der Wassertourismus von den Verantwortungsträgern der Region zunehmend als wirtschaftlich wirkendes Alleinstellungsmerkmal angesehen und auch die wirtschaftliche Chance mehr und mehr als notwendiger Bestandteil der Regionalentwicklung.

Vor allem, weil der Wassertourismus eine breite Palette an Beschäftigungsmöglichkeiten bietet und viele Spektren der Arbeitswelt abdeckt, hat er hier in der Region die größte Chance in der Realität einen nachhaltigen Beitrag zur Entwicklung der Arbeitswelt beizutragen. Mit dem Wassertourismus als wirtschaftliches Betätigungsfeld werden direkt und indirekt Einnahmen von Bürgern und Kommunen realisiert. Je nach Intensität und Ausdehnung des Wassertourismus können diese Einnahmen einen beträchtlichen Umfang aufweisen. So wird unter anderem konstatiert, dass in der WIN-Region jährlich mehr als 100 Mio. € Einnahmen durch Wassertourismus generiert werden.¹ Auch wurde festgestellt, dass im Jahr 2008 in Mecklenburg-Vorpommern ein Vollbeschäftigtenäquivalent von 7.100 Arbeitskräften im Wassertourismus bei einem Bruttoumsatz von 474 Mio. € zu verzeichnen ist.² Ferner wurde festgestellt, dass in Thüringen ca. 65.000 Wassertouristen jährlich einen Umsatz von etwa 4,3 Mio. € generieren und eine durchschnittliche Tagesausgabe von etwa 32 € tätigen.³

Dem Wassertourismusmarkt werden im Vergleich zu anderen Tourismuskärkten bessere Wachstumschancen prognostiziert. Diese werden einerseits in der altersdemographischen Entwicklung in Deutschland und andererseits in den gemessen an anderen Tourismusbereichen noch nicht ausgeschöpften Potenzialen in Infrastruktur, Angeboten und Marketing begründet. Die Entwicklungsprognosen der einzelnen Sparten des Wassertourismus werden unterschiedlich und gelegentlich lobbyistisch gestellt.

Aus Konzepten und Einzelstudien scheint jedoch hervorzugehen, dass die Sparten der größten Entwicklungspotenziale und auch die der wirtschaftlich interessantesten Kunden die Sparten des muskelbetriebenen Bootsverkehrs sind (höchste Geldausgabe je Tag, höchste Anzahl an Kunden, niedrigste Zutrittsbarrieren). Es ist davon auszugehen, dass bei der Entwicklung des Wassertourismus die Verfolgung einer Spartenmischung (nur, soweit das die entsprechenden Gewässer ermöglichen) insgesamt zu günstigen wirtschaftlichen Ergebnissen führt.

Der Nutzen, der durch die Entwicklung des Wassertourismus zu erwarten ist und bei entsprechendem Engagement realisiert werden kann, entsteht durch:

- Einkünfte von den direkt im Sektor Beschäftigten im Bereich der Dienstleistungen,
- Einkünfte der Beschäftigten anderer Wirtschaftsbereiche wie beispielsweise Handel, die indirekt mehr Einkünfte durch Kundenzuwachs erzielen,
- Identitätsbildung in der Region,
- Imagebildung außerhalb der Region.

Der Aufwand, der zum Erzielen des Nutzens nötig ist, entsteht vornehmlich in der konzeptionellen Vorbereitung der jeweiligen regionalen wassertouristischen Identität, in der Schaffung und dem Betrieb wassertouristischer Infrastruktur, in der Unterstützung bei der Entwicklung wassertouristischer Produkte sowie in der Umsetzung eines offensiven Marketings.

Die Erwartung, dass durch wirtschaftliche Interessen privaten Unternehmertums wassertouristische Infrastrukturelemente geschaffen werden, erfüllt sich in aller Regel nicht.

Dies hat wahrscheinlich mehrere Ursachen:

- Die zu beachtenden Regelungen und Forderungen von Behörden an wasserbauliche Anlagen sind derart hoch, dass planerischer Aufwand und die regelungskonforme Realisierung der jeweiligen Anlage nicht annähernd mit dem zu erwartenden Nutzen im Zusammenhang stehen (ausgenommen sind Marinas),

¹ Landtag Brandenburg, Drucksache 5/8117, Antrag des Ausschusses für Wirtschaft, „Stärkung der Wassertourismus-Initiative-Nordbrandenburg (WIN)“

² Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, „Wassertourismus in Deutschland, Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine“, 2013,

³ Freistaat Thüringen, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Technologie, Wassertourismus in Thüringen, 2014

- In aller Regel hängt die wassertouristische Nutzung von der Verfügbarkeit mehrerer wassertouristischer Anlagen in regionaler Erstreckung ab, dies übersteigt oft die wirtschaftlichen Potenziale eines Unternehmens,
- Die konzeptionelle Entwicklung eines wassertouristischen Wirtschaftsraums (vernetzte und möglichst lückenlose Dienstleistungsprodukte) übersteigt die Möglichkeiten eines Wirtschaftsunternehmens dann, wenn das eigentliche Kerngeschäft verlassen wird,
- Die Zeitdauer von der Investition bis zum wirtschaftlichen Ergebnis ist gerade für kleinere Unternehmen zu lang, um sie wirtschaftlich zu rechtfertigen.

(Quelle: U. Gräfe, Die Entwicklung wassertouristischer Infrastruktur, Positionspapier, 014)

Aus dieser Einschätzung wird das Spannungsfeld unseres Projektes deutlich. Im Projektansatz haben wir deshalb formuliert:

Die aktuellen Umwälzungen im Wassertourismus und die umfangreich stattfindenden Infrastrukturentwicklungen (Werbekanal, Langer Trödel) erfordern eine intensive Neubetrachtung der Chancen dieses Bereiches für den regionalen Arbeitsmarkt. Für eine prosperierende Zukunft des Wassertourismus in der Region müssen neben den infrastrukturellen Voraussetzungen auch Arbeits- und Wirtschaftsfelder sowie Organisationsformen neu geschaffen oder grundlegend umgestaltet werden. Wie können heute Menschen befähigt werden, sich zukünftig im Wassertourismus zu betätigen und welche neuen Wege muss man bei der Qualifizierung und Entwicklung gehen? Auch im Bereich des Wassertourismus wird es in Zukunft an Fachkräften und Menschen mit unternehmerischem Mut mangeln. Mit dem Projekt sollen über den transnationalen Austausch mit europäischen Wassertourismusrevieren, die bereits vor Jahren neue Wege zur Neuorganisation und Arbeitskräftesicherung beschreiten mussten, für die Region Nordostbrandenburg praktische Wege zur Sicherung der Arbeit im Bereich Wassertourismus gefunden werden. Wichtig ist uns der ganzheitliche Ansatz bei der Betrachtung von Arbeitsmarkt, Demografie und Regionalentwicklung. Wir wollen die Frage beantworten, welche Arbeitsfelder wird es in der Zukunft in der Wassertourismusregion geben und wie kann es geschafft werden, dass es dann auch Menschen gibt, die willens und qualifiziert sind, diese wirtschaftliche Chance zu nutzen.

(Quelle: Antrag Leinen Los, letzte Überarbeitung, Januar 2014)

Wie müssen letztlich die Rahmenbedingungen beschaffen sein, damit die vorhandene Wasserinfrastruktur erhalten und entwickelt werden kann, damit die Arbeitsfelder im Wassertourismus ausgebaut und gesichert werden können, damit Menschen gefunden und qualifiziert werden, die diese Aufgabe auch übernehmen und damit ein nachhaltiges Wirtschaften möglich ist.

Was ist eigentlich der Wassertourismus?

In der Grundlagenuntersuchung Wassertourismus wurden im Jahr 2003 erstmals für ganz Deutschland eine Situationsanalyse durchgeführt und Möglichkeiten der weiteren Entwicklung des Wassertourismus aufgezeigt.

Eine Fortführung fand diese Untersuchung in der Bundestagsinitiative vom 22.1.2009 „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“.

(Quelle: Wassertourismus in Deutschland Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine, BfWT, 2013)

In der o. g. Grundlagenuntersuchung wurde der Begriff „Wassertourismus“ definiert und entsprechend eine Abgrenzung des Kernangebots von benachbarten touristischen Segmenten vorgenommen.

Unter **Wassertourismus im engeren Sinne** sollen alle diejenigen Aktivitäten verstanden werden, bei welchen der Aufenthalt im oder auf dem Wasser Hauptmotiv von Tagesausflügen oder Übernachtungsreisen ist.

Wassertourismus im weiteren Sinne sind demgegenüber alle Aktivitäten, bei denen das Wasser zwar eine Rolle spielt, in ihrer Bedeutung hinter anderen Reisemotiven oder Beschäftigungen jedoch deutlich zurück stehen.

Mit dem **Wassertourismus verbundene Segmente** nehmen eine Zwischenstellung ein. Das Wasser, seine Nutzungsformen und Lebewesen spielen hier als Thema durchaus eine wichtige Rolle, diese werden jedoch eher passiv erlebt.

Hinsichtlich der Aktivitätsgruppen im Wassertourismus liegt der Schwerpunkt „[...] auf den motorisierten und nicht motorisierten Formen des Bootstourismus [...]“. Im Hinblick auf die Gestaltung der Infrastruktur wird in der entsprechenden Bundestagsinitiative zwischen Booten mit und ohne Maschinenantrieb sowie in die nach folgend dargestellten Bootstypen unterschieden. Bereits durch den Begriff „Sportboot“ wird deutlich, dass eine strikte Trennung zwischen Wassertourismus und Wassersport nicht immer möglich ist.

Unter Tourismus fallen Aktivitäten, die nicht regelmäßig, sondern z.B. im Urlaub oder im Rahmen eines Tagesausflugs ausgeübt werden. Wesentliches Kriterium ist ferner, dass touristische Aktivitäten außerhalb des üblichen Arbeits- und Wohnumfeldes stattfinden.

(Quelle: Wassertourismus in Deutschland Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine, BfWT, 2013)

In unserem Projekt haben wir uns nicht nur mit dem Wassertourismus an sich befasst, sondern vor allem seine Schnittstellen zu anderen Tourismusformen betrachtet durch die der Wassertourismus profitiert.

Der Wassertourismus in der Region Finowkanal bietet ein hohes Potenzial als Image- und Wirtschaftsfaktor, nicht nur für die Anrainerorte, sondern die gesamte Wirtschaftsregion Barnim. Sicherung und Ausbau des Finowkanals für eine nachhaltige wassertouristische Nutzung haben vor diesem Hintergrund eine zentrale wirtschaftspolitische und strategische Bedeutung für die Region. Von einem Wegfall der wassertouristischen Nutzung des Finowkanals wären deshalb nicht nur die unmittelbaren Anrainerorte betroffen, sondern die gesamte Region. In der Folge könnten die hohen tourismuswirtschaftlichen Potenziale der Kanäle nicht (weiter-)genutzt werden und es müsste darüber hinaus mit einer erheblichen Imageschädigung gerechnet werden. Dies gilt umso mehr mit Blick auf die hohen Landesinvestitionen in die Schiffbarmachung des Abschnittes „Langer Trödel“, die bei einem nicht mehr durchgängig befahrbaren Finowkanal (der im Übrigen ebenfalls mit 20 Mio. Euro aus Bundesmitteln teilsaniert wurde) kaum mit einem adäquaten Nutzen zu rechtfertigen wären.

(Quelle: Grobkonzept für eine nachhaltige Betreibung des Finowkanals, Finale Fassung, 15.09.2014, Wedepohl, 2014)

Es wird somit deutlich, dass für eine positive Auswirkung des Wassertourismus auf den Arbeitsmarkt vor allem die Rahmenbedingungen hinsichtlich der Kanäle, der Organisationsformen und der Verbindung mit der Region entwickelt werden müssen.

Derzeit sehen die Rahmenbedingungen und die Organisation des Wassertourismus in der betrachteten Region wie folgt aus:

Bis dato gibt es für eine Bundes- und/oder Landeswasserstraße deutschlandweit kein Modellbeispiel für eine regionale Betreiberstruktur. Dies bedeutet, dass die Region Finowkanal einen neuen und bislang nicht erprobten Weg einschlagen muss, ohne dabei auf Erfahrungswerte anderer Gewässer in Deutschland zurückgreifen zu können.[...]

Es ist nicht zu erwarten, dass der Bund sich für den Erhalt der touristischen Nutzung des Finowkanals finanziell engagieren wird. Der Bund hat lediglich Unterhaltungspflichten im Rahmen seiner Eigentümerfunktion. Vor dem Hintergrund der aktuellen Reformbestrebungen des Bundes mit einer klaren Ausrichtung auf Gewässer mit hohem Güterschiffahrtsaufkommen kann realistischere Weise nicht damit gerechnet werden, dass sich der Bund in der jetzigen Betreiberstruktur für die wassertouristische Entwicklung am Finowkanal einsetzen wird.

Das Engagement des Bundes wird sich auf die aus seiner Eigentümerverschuldung resultierenden Erhaltungs- und Sicherungsmaßnahmen begrenzen, d. h. die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des Wasserflusses sowie die Instandhaltung der Ufer. Wenn die Verkehrssicherheit einzelner Schleusen nicht mehr gewährleistet ist, wird der Bund eine Schleusenschließung anordnen, was selbst bei nur einer geschlossenen Schleuse den vollständigen Verlust der durchgängigen Befahrbarkeit bedeuten würde. Diese Gefahr besteht sehr real für die Schleusen Liepe, Stecher und Grafenbrück. Vom Bund selbst wird deshalb keine Initiative für die Entwicklung eines künftigen Betreiber- bzw. Trägerchaftsmodells ausgehen, da es für ihn aus seiner Sicht über die reine Verkehrssicherung der Bauwerke hinaus keinen Handlungsbedarf gibt. Ein Einfrieren des Verantwortungsstatus des Bundes und des Landes Brandenburg für die Kanäle würde auch das Ende der touristischen Entwicklung bedeuten, da in den Regularien der WSV dies auch zukünftig nicht vorgesehen ist. Dies bedeutet in der Konsequenz, dass die Initiative für ein Betreibermodell zwingend von der Region kommen muss. Erste Überlegungen der Wassersportverbände in Deutschland für die Bildung einer bundesweit einheitlichen neuen Betreiberstruktur für touristische Wasserstraßen befinden sich noch im Anfangsstadium. Vor dem Hintergrund des dringenden Handlungsdrucks für den Finowkanal kann nicht darauf gewartet werden, dass möglicherweise mittel- bis langfristig ein bundesweites Betreibermodell etabliert werden kann.

Eine grundsätzliche Bereitschaft des Bundes für die Mitwirkung bei der Bildung einer neuen Betreiberstruktur ist zu vermuten. Grundsätzlich zeigt sich der Bund für Kooperationsmodelle offen, wie die beiden aktuellen Beispiele Schiffshebewerk Rothensee in Magdeburg und der Schleuse Osterhausen am Elisabethfehnkanal in Ostfriesland belegen. Die genannten Beispiele beziehen sich auf die Betreuung von Einzelbauwerken und haben deshalb für den Finowkanal nur begrenzten Übertragbarkeitscharakter. Gleichwohl wird damit deutlich, dass nicht nur eine grundsätzliche Verhandlungsbereitschaft, sondern auch ein prinzipielles Interesse beim Bund für neue Kooperationsmodelle vorhanden ist. Dafür spricht auch die 2011 vom zuständigen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zur organisatorischen, personellen und finanziellen Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur, in der Vorschläge für mehrere Kooperationsformen gemacht werden. Sofern damit Einsparpotenziale für den Bund verbunden und zudem modellhafte Perspektiven zur Lösung des Gesamtproblems zu erwarten sind, wird der Bund hierzu gesprächsbereit sein. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Finowkanal als „Sonstige Bundeswasserstraße“ eingestuft ist und damit nach Aussage des WSA Eberswalde der Bund den gesamten Kanal oder auch Teile davon verpachten bzw. komplett abgeben könnte. Auch die Überlegungen, dass hier eine Modellregion für eine alternative Betreiberform entstehen könnte, sind für den Bund interessant. Im Haushalt des Bundes 2014 ist für den Finowkanal bereits ein Zeichen gesetzt, dass bei einer Abgabe des Finowkanals sich der Bund mit bis zu 50 % an den entstehenden Kosten beteiligen würde. Dies setzt voraus, dass jemand bereit ist, die andere Hälfte zu finanzieren. Ob dies auch für die Folgejahre und wenn ja für welche Investitionen genau gilt, muss Bestandteil des noch ausstehenden Verhandlungsprozesses zum Transformationsprozess sein.

Auf Seiten des Landes Brandenburg liegen die Zuständigkeiten verteilt auf mehrere Ministerien. Es gibt keinen zentralen Ansprechpartner für den Finowkanal. Aufgrund vier relevanter Ministerien (MWE, MIR, MUGV, MBS) mit jeweils eigenen Schwerpunkten und Aufgaben sowie daraus resultierender spezifischer Sichtweisen auf den Finowkanal ergibt sich eine komplexe Verhandlungssituation mit dem Land. Gleichwohl führt kein Weg an der Einbindung des Landes für die Zukunft des Finowkanals vorbei. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Inanspruchnahme in Frage kommender Förderprogramme, sondern auch durch die Eigentümerfunktion des Landes

für den Teilabschnitt „Langer Trödel“ und für den „Freienwalder Landgraben“. Ohne die Einbeziehung des Landes Brandenburg kann es keine tragfähige Lösung geben. Auf der anderen Seite ist es auch für das Land Brandenburg eine Chance in diesem Bereich eine völlig neue Lösung auszuprobieren und damit auch für andere Gewässerbereiche ein Beispiel zu schaffen.

Gestiegenes Bewusstsein in der Region für den Finowkanal. Sowohl auf der politischen Ebene als auch bei Teilen der Bevölkerung ist die Bedeutung des Finowkanals und des Wassertourismus wieder stärker im Fokus. Die Bereitschaft der Region für eine Zukunftssicherung des Finowkanals und der anderen touristisch genutzten Kanäle in regionaler Verantwortung ist bei den politischen Spitzen in den Anrainerorten und Landkreisen war vorhanden, aber das Engagement ist abhängig von den (begrenzten) finanziellen Ressourcen und der Risikobewertung sowie letztendlich politischen Mehrheiten in den jeweiligen Gremien.

Aktuell bestehen unterschiedliche Eigentümerstrukturen und Betreibermodelle. Diese stellen sich wie folgt dar:

- Finowkanal zwischen HOW und Liepe sowie Alte Oder vom Schiffshebewerk bis Hohensaaten im Eigentum des Bundes, Betreuung durch WSA Eberswalde
- Finowkanal zwischen Oder-Havel-Kanal und Obere Havel Wasserstraße (Langer Trödel) im Eigentum Land, Betreuung durch regionalen Wasser-Bodenverband
- Neuer Werbellinkanal im Eigentum der Gemeinde Marienwerder, Betreuung durch Kommune Marienwerder
- Werbellinkanal und Werbellinsee im Eigentum Bund, Betreuung durch WSA Eberswalde
- Freienwalder Landgraben, im Eigentum Land Brandenburg, Betreuung durch MUGV

Vorhandene Organisationsstrukturen sind bei der Bildung der neuen Betreiberstruktur zu berücksichtigen. Insbesondere mit der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Finowkanal (KAG), aber auch mit der WIN AG sind gewässerbezogene Strukturen vorhanden, deren Erfahrungen und Kompetenzen für die neue Betreiberstruktur genutzt werden sollten.

(Quelle: Grobkonzept für eine nachhaltige Betreuung des Finowkanals, Finale Fassung, 15.09.2014, Wedepohl, 2014)

Wir haben es derzeit mit überholten Betreiberstrukturen zu tun, in denen das Wachstumspotenzial des Wassertourismus nicht zur Geltung kommen kann. Weder mit den bisherigen Rahmenbedingungen im Bund noch mit den Organisationsbedingungen im Land Brandenburg lassen sich realistische und zukunftsfähige Entwicklungen im Wassertourismus erzeugen.

Deshalb stellen wir an die Spitze der notwendigen Rahmenbedingungen die Entwicklung einer Betreiberorganisation für die rein touristisch genutzten Wasserstraßen der Region.

Beim Blick auf die transnationalen Partner des Projektes haben wir folgende Formen der Bewirtschaftung der Wasserinfrastruktur angetroffen:

Schweden: AB Göta kanalbolag

Die Gesellschaft AB Göta kanalbolag ist beim Götakanal universell für die Bewirtschaftung des Kanals verantwortlich. Von der Grundstücksverwaltung über die technische Wartung bis zum touristischen Angebot wird hier alles aus einer Hand organisiert.

Der durchschnittliche Jahresumsatz der Götakanal-Gesellschaft liegt bei ca. 60 Mio SEK (ca. 6 Mio €). Zusätzlich erhält die Götakanal-Gesellschaft vom schwedischen Staat eine jährliche Unterstützung in Höhe von 20 Mio SEK (ca. 2 Mio €). Dieses Geld darf nur für die Unterhaltung des Kanals eingesetzt werden. Dazu gehören unter anderem die Reparatur und der Austausch von Schleusentoren, der Bau von Anlegern sowie die Personalkosten der Kanalarbeiter und des Personals in der Verwaltung. Über die Verteilung der Mittel auf Personalkosten und Kosten für Reparatur- und Instandhaltungsmaßnahmen darf die Götakanal-Gesellschaft selbst entscheiden. Restmittel können angespart werden. Jedoch übersteigen die anfallenden Kosten regelmäßig die Höhe der staatlichen Unterstützung, sodass ein solches Vorgehen keine Rolle spielt. In seltenen Ausnahmefällen zahlt der Staat zusätzlich finanzielle Mittel bei großen unumgänglichen, sicherheitsrelevanten Bauvorhaben (z.B. Sanierung des stark baufälligen Anlegers Borensult).

Der Einsatz von Projektgeldern spielt hingegen kaum eine Rolle, da der Aufwand der Beantragung und Handhabung von Fördermitteln in Bezug auf die gezahlte finanzielle Unterstützung für zur hoch eingeschätzt wird.

Die Einnahmen der Götakanal-Gesellschaft setzen sich wie folgt zusammen:

- jährliche finanzielle Unterstützung durch den Staat: 37 %
- Einnahmen aus der Immobilienbewirtschaftung (Miete, Pacht und Verkauf): 25 %
- Einnahmen aus Forstwirtschaft auf ca. 3500 Hektar Waldfläche: 18 %
- Kanalgebühren für Freizeitboote: 16 %
- Kanalgebühren für Passagierschiffe: 4 %

Der Kanal befindet sich im Eigentum der Götakanal-Gesellschaft, wodurch eine Beleihung von Grundstücken möglich ist. Dabei entscheidet der Aufsichtsrat über die Höhe und Art und Weise des Kredits.

Die Götakanal-Gesellschaft beschäftigt 22 ganzjährige Mitarbeiter und in der Kanal-Saison zusätzlich etwa 100 Schleusenwärter. Ihre Tätigkeit ist auf den Kanalbetrieb, die Immobilien- und Forstwirtschaft sowie das Baugeschäfte ausgerichtet.

(Quelle: Vortrag Anna Meyer von AB Göta kanalbolag bei Arbeitsbesuch)

England: Canal & River Trust

Im Juni im Jahre 2012 trat das Gesetz zur Auflösung von British Waterways und die vollständige Überführung in Canal & River Trust in Kraft. Im Zuge der Umstrukturierung wurde das gesamte Eigentum von British Waterways (Grundstücke, Ausstattungen, Geräte, etc.) in die neue Organisation Canal & River Trust transferiert. Dabei wurden auch alle Arbeitnehmer übernommen. Allerdings brachte die Restrukturierung auch im Bereich der Mitarbeiter Veränderungen. So mangelte es an Personal für die Finanzakquise, die Regionalentwicklung und die Arbeit mit Ehrenamtlichen.

Die Mitglieder von Canal & River Trust sowie die Akteure an den Kanälen wählen einen Aufsichtsrat, der aus 35 Mitgliedern besteht. Die Stiftungsmitglieder setzen sich dabei aus Vertretern der regionalen Politik sowie den Verwaltungen in den elf Regionen zusammen.

Die jährlichen Einnahmen von Canal & River Trust setzen sich wie folgt zusammen:

- 15-Jahresvertrag mit Regierung: 39,0 Mio £
- Spenden: 1,2 Mio £
- Restaurants, Museen, Denkmalschutz: 15,3 Mio £
- Investment, Grundstücke, Immobilien: 41,9 Mio £
- Vermietung z.B. Kabel etc. Wasserverkauf: 24,7 Mio £

- Marinas, Dienstleistungen: 6,6 Mio £
- Bootsverleih, Nutzereinnahmen,
Bootsvignette: 32,4 Mio £
Gesamt: 162,6 Mio £

Hinzu kommen von Freiwilligen geleistete Stunden in Höhe von 350.366 Stunden im Jahr 2014. Die Öffnung und Aktivierung der Kanäle zieht unmittelbar das Interesse und die Unterstützung der Bevölkerung nach sich. (Quelle: Vortrag Canal & River Trust bei Arbeitsbesuch)

Italien: Region Lombardei

Die Betreuung der Kanäle wurde seitens des Staates Italien vollständig an die Region delegiert, um eine Einheitlichkeit bei der Betreuung der Kanäle zu gewährleisten. Der Staat tritt zwar noch als Eigentümer in Erscheinung, die touristische Bewirtschaftung der Kanäle befindet sich jedoch vollumfänglich in der Verantwortung der Region Lombardei. Im Jahre 2010 wurden die Zuständigkeiten von den alten Strukturen in neue überführt. Ergebnis waren zwei Institutionen. Das Consorzio Villoresi, verantwortlich für Infrastruktur und Mobilität, die Aufwertung und Sanierung der Kanäle und Navigli Lombardi, zuständig für die touristische Aufwertung der Kanäle und somit der gesamten Region, die Förderung von Kultur und Tourismus sowie die regionale Entwicklung der Kanäle. Beide Institutionen unterstehen der Region Lombardei. Eine Vereinbarung regelt die Nutzung und Verteilung der Einnahmen.

Jährlich wird durch das Consorzio Villoresi ein Investitions-Programm erarbeitet und durch die Region Lombardei genehmigt. Ziele dieses Programmes sind die Entwicklung von touristischen Dienstleistungen, die Förderung von Initiativen, die Gebietsentwicklung und die Ko-Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen. Für das Jahr 2015 wurden finanzielle Mittel in Höhe von 6 Mio € bereitgestellt. Hinzu kommt eine Vereinbarung zur unumgänglichen Sanierung eines Damms mit einem Investitionsvolumen von 26,7 Mio €. Dieses Vorhaben wird kofinanziert durch private Unternehmen, die EU und die Region Lombardei.

Navigli Lombardi s.c.a.r.l.

In den Jahren 2002 und 2003 wurde durch die TU Mailand ein Masterplan erstellt, der als Grund für die Vernachlässigung der Kanäle die zerstreute Verwaltung identifizierte. Folglich wurde im Dezember 2003 die Organisation Navigli Lombardi als Genossenschaft mit beschränkter Haftung gegründet. Die Region Lombardei ist an Navigli Lombardi mit 22 % beteiligt.

Navigli Lombardi vereint alle Institutionen, die Berührungspunkte mit den Kanälen haben, darunter Region, Gemeinden, Provinzen, Handelskammern und Unternehmen. Ihr Aufgabenbereich umfasst die touristische Aufwertung der Kanäle und somit der gesamten Region, die Förderung von Kultur und Tourismus sowie die regionale Entwicklung der Kanäle. Als konkrete Beispiele der Arbeit von Navigli Lombardi sei an dieser Stelle die Erarbeitung und Erstellung von fünf touristischen Touren in Zusammenarbeit mit den Naturparks der Region, die Organisation von kulturtouristischen Veranstaltungen sowie der Aufbau eines didaktischen Zentrums genannt. Weiterhin soll ein touristisches Informationssystem mit 187 einheitlichen Informationstafeln an den Kanälen und in der Stadt Mailand entstehen. Weitere Projekte sind die Restaurierung eines alten Postbootes und die Entwicklung einer App für die Kanäle. In der Planungsphase befindet sich der Bau von zwei Anlegern am Naviglio Martesana.

Zur Erfüllung seiner Aufgaben stehen Navigli Lombardi elf Beschäftigte zur Verfügung, die sich wie folgt aufteilen: ein Geschäftsführer; vier Angestellte in der Entwicklung und Finanzierung von Projekten; sechs Angestellte für die Organisation und Durchführung von Veranstaltungen.

(Quelle: Arbeitsgespräch mit Verantwortlichen der Region Lombardei, dem Consorzio Villoresi und Navigli Lombardi beim Arbeitsbesuch Italien)

Irland: South Tipperary County Council

In der Grafschaft Tipperary liegt die Betreuung der Wasserwege in der Hand der regionalen Verwaltung. Da diese Art der Betreuung für die Region des Finowkanals nicht umsetzbar ist, lag der Fokus während des Arbeitsbesuches in Irland auf anderen Schwerpunkten.

Keines der transnationalen Modelle lässt sich 1:1 auf die Region übertragen. Es ist auch nicht möglich, wie in einem Baukastensystem, einzelne Elemente schlichtweg herauszugreifen und diese im Hinblick auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen in Deutschland zu einem neuen Bild zusammenzufügen. Jede der betrachteten Region der transnationalen Partner hat seine ganz spezifischen Bedingungen unter denen sie ganzheitlich funktionieren.

Die Arbeitsbesuche zeigten uns dennoch viele Ideen und Handlungsansätze auf, von denen wir uns bei den Überlegungen zu einer zukünftigen Betreiberorganisation inspirieren lassen.

Folgende Formen sind denkbar:

1. Kooperationsmodell: Gewässer und Infrastruktur verbleiben bei den jetzigen Eigentümern und damit auch die Widmung als Sonstige Binnenwasserstraße des Bundes und als Landeswasserstraße. Für die Betreuung gründen die Eigentümer gemeinsam mit der Region eine zweckgebundene Betreiberorganisation (Körperschaft) zunächst begrenzt auf einen bestimmten Zeitraum. Alle im Zusammenhang mit der Kanalbetreuung anstehenden Aufgaben werden an die Körperschaft übertragen. Dies beinhaltet sowohl die Unterhaltung der Gewässer (wasserwirtschaftliche Unterhaltungspflicht) als auch die vorrangig touristisch ausgerichteten Aufgaben (Verkehrssicherungspflicht).

Bewertung: Für die Region hat dieses Modell den Vorteil, dass das Risiko auf die reine Betreuung begrenzt ist, da alle aus dem Eigentum resultierenden Haftungsrisiken bei den Eigentümern verbleiben. Aus der Zusammenführung der verschiedenen Aufgabenfelder (Bewirtschaftung aus einer Hand) ergeben sich Kosten- und Nutzensynergien. Außerdem erhält die Region die Möglichkeit, aktiv den Entwicklungsprozess an den Gewässern mit zu steuern und die Eigentümer werden dauerhaft in die Betreiberverantwortung und damit auch in die weitere Einwicklung einbezogen. Nachteilig ist allerdings, dass durch die wahrscheinliche Beibehaltung der Gewässerwidmung als Bundes- und Wasserstraße die angestrebte Erweiterung des Gestaltungsspielraums bei der Bewirtschaftung der Infrastruktur (v. a. Schleusen) voraussichtlich nicht realisierbar sein dürfte (bislang nur Vermutung).

Letztendlich macht das reine Kooperationsmodell für die Region aber nur Sinn, wenn die Eigentümer die notwendigen Investitionen in die Schleusen übernehmen, da unabhängig von der Frage der Mittelverfügbarkeit eine Investition der Region in das Eigentum Dritter sprich des Bundes und des Landes eine Menge juristischer und förder technischer Fragen und Probleme aufwirft. Es ist allerdings sehr zweifelhaft, ob unter der Prämisse, dass die Investitionsverantwortung für die Infrastruktur vollständig beim Bund verbleibt, das Modell bei diesem eine Zustimmung findet. Bis auf die Einsparpotenziale in der Betreuung wären die Vorteile für den Bund überschaubar, so dass keine Gründe zu erkennen sind, warum dieser von seiner jetzigen Position, die Schleusen nur hinsichtlich ihrer wasserwirtschaftlichen Funktion zu erhalten, abweichen sollte. Damit wäre für die Region nicht wirklich etwas gewonnen, das Schlüsselproblem der Erhalt der Schleusen für die Sportbootschiffahrt bliebe weiter ungeklärt. Sofern im Kooperationsmodell von einer finanziellen Beteiligung des Bundes an den Schleuseninvestitionen ausgegangen wird, ist dies überhaupt nur unter der Maßgabe vorstellbar, dass dieser perspektivisch von der

Investitionsverpflichtung vollkommen entlastet wird. Dies würde in Anbetracht der bereits o.g. juristischen Problematik in mittel- bis langfristiger Perspektive wahrscheinlich eine Eigentumsübertragung mindestens der Infrastruktur an die Region bedeuten. Das Kooperationsmodell ist damit nur als Einstiegsmodell in den Transformationsprozess vorstellbar.

2. Teilübertragung Varianten 1 und 2: Das Eigentum verbleibt bei Bund/Land, Betreuung erfolgt durch Region. Die Gewässer bleiben im Grundeigentum von Bund und Land und damit auch die aus dem Eigentum resultierenden Haftungsrisiken. Im Rahmen eines Nutzungsvertrages übernimmt die Region die Gewässer in Pacht oder in Eigentum auf Zeit (erbbaurechtliche Regelung). Die Verkehrssicherungspflichten werden in der Verantwortung der neuen Betreiberorganisation übertragen, die wasserwirtschaftliche Unterhaltungspflicht bleibt bei den Grundeigentümern (bei Variante 2 würden auch die wasserwirtschaftlichen Aufgabenbereiche an die neue Körperschaft übergehen). Da beide Aufgabenbereiche eine gemeinsame Schnittmenge aufweisen, müssen die jeweiligen Pflichten und Rechte zwischen Grundeigentümer und Betreiberorganisation vertraglich so konkret wie möglich definiert werden. Dies gilt auch im Hinblick auf die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur. Die Einbindung der Grundeigentümer erfolgt nicht notwendigerweise gesellschaftsrechtlich, sondern kann auch durch Beteiligung in einem gemeinsamen Gremium wie Aufsichtsrat, Beirat o. ä. erreicht werden. Ob mit diesem Modell auch eine Umwidmung der Gewässereinordnung vereinbar ist oder ob möglicherweise auch ohne eine Umwidmung andere Befahrens- und Bewirtschaftungsregularien zur Anwendung kommen können, muss im Vertiefungskonzept genau untersucht werden.

Bewertung: Dieses Modell birgt für die Region den großen Vorteil, dass sich die Region auf die im Fokus stehenden (wasser-)touristischen Anforderungen und Aufgabenfelder konzentrieren kann und diese mit einer vergleichsweise schlanken Unternehmensstruktur zu bewältigen sind. Außerdem verbleiben die im Zusammenhang mit den Gewässern stehenden haftungsrechtlichen Risiken wie die Altlastenproblematik bei den Gewässereigentümern. Der größte Vorteil dieses Modells liegt aber darin, dass durch die zeitliche Begrenzung künftig möglicherweise erforderliche Handlungsoptionen bestehen blieben, sei es die vollständige Übernahme aller Aufgaben – also auch aus der wasserwirtschaftlichen Unterhaltungspflicht (Variante 2) – oder selbst die Wiederherstellung des jetzigen Status Quo, sollte sich das Modell nicht bewähren. Möglich wäre in langfristiger Hinsicht sogar noch eine vollständige Eigentumsübertragung der Gewässer.

Das Mischmodell ist somit ein „lernendes System“, mit dem auf künftige Erfahrungen flexibel reagiert werden kann. Nachteilig ist allerdings der begrenzte Einfluss auf Aufgaben, die im Zusammenhang mit der Gewässerunterhaltung weiterhin in der Regie der Eigentümer liegen, obwohl diese Auswirkungen auf den Wassertourismus haben wie v. a. die Gewässerpflege. Außerdem hat dieses Modell aufgrund der vielen Schnittpunkte zwischen den Aufgabenfeldern der touristischen Betreiberorganisation (Region) und der wasserwirtschaftlichen Betreiberorganisation der Eigentümer (WSA oder beauftragtes Unternehmen) einen höheren Abstimmungsaufwand zur Folge, während beim Kooperationsmodell und der Komplettübernahme alle Aufgaben aus einer Hand erledigt werden. Dies träge auch auf die Variante 2 zu, da in diesem Modell alle Bewirtschaftungsaufgaben also auch die wasserwirtschaftlichen Aufgaben in der Verantwortung der touristischen Betreiberorganisation lägen. Der Nachteil im Vergleich zu Variante 1 liegt in dem aus dem großen Aufgabenportfolio resultierenden deutlich höheren Personalbedarf und damit deutlich höherer Kosten und Managementanforderungen, was die ohnehin schwierige Gründung einer neuen Betreiberorganisation weiter erschweren dürfte. Die Variante 2 ist vor diesem Hintergrund in erster Linie als zeitlich nachgelagerte mögliche Weiterentwicklung der Variante 1 vorstellbar.

3. Fusionsmodell: Dieses geht hinsichtlich der Eigentumsübertragung noch einen Schritt weiter als das Mischmodell, bei dem das Eigentum letztendlich bei Bund und Land verbleibt. Im Fusionsmodell gründen die jetzigen Eigentümer paritätisch auf Dauer gemeinsam mit der Region eine Zweckgemeinschaft (Körperschaft), die nicht nur für die Betreuung zuständig ist, sondern an die auch das Eigentum übergeht. Diese Körperschaft übernimmt vollständig die Verantwortung für alle Aufgaben der Gewässerbewirtschaftung und damit letztendlich auch das Haftungsrisiko. Eine Entwidmung als Bundes- und Landeswasserstraße kann damit einhergehen.

Bewertung: Im Vergleich zum Mischmodell liegt ein Vorteil des Fusionsmodells in der Lasten- und Risikoverteilung zwischen Bund/Land und Region. Die jetzigen Eigentümer bleiben in der Verpflichtung, sich anteilig an den Investitions- und Betreiberkosten zu beteiligen. In welcher Höhe wird Gegenstand des Verhandlungsprozesses sein. Auch der Vorteil der Komplettbewirtschaftung aus einer Hand trifft auf das Fusionsmodell zu. Gegen das Fusionsmodell sprechen zwei Gründe. Das Fusionsmodell fußt auf einer dauerhaften Ausrichtung. Die Entscheidung/Umsetzung für dieses Modell hat deshalb bereits einen sehr endgültigen Charakter. Für den nicht auszuschließenden Fall, dass sich das

Modell nicht bewähren sollte, kann die Entscheidung anders als bei dem Mischmodell nur schwerlich rückgängig gemacht werden. Ein weiterer Nachteil aus regionaler Sicht ergibt sich durch den eingeschränkten Entscheidungsspielraum. Da sowohl Region als auch Land und Bund Eigentümer sind und auch gemeinsam das Eigentum bewirtschaften, werden die Belange des Bundes und des Landes in der Betreuung einen größeren Stellenwert einnehmen, als dies im Mischmodell der Fall ist. Dies kann aber muss nicht notwendigerweise die Schlagkraft der neuen Organisation negativ beeinflussen.

4. Modell Komplettübernahme: Die definierten Gewässer⁴ einschließlich der dazugehörigen Infrastruktur gehen zeitlich unbefristet in das Eigentum der regionalen Betreiberorganisation über. Das bedeutet, dass Bund, Land und Kommunen ihre technischen Anlagen und Liegenschaften vollständig an die neue Körperschaft abgeben. Damit wäre auch eine Umwidmung der Gewässereinstufung möglich (bislang nur Vermutung). Sämtliche Betreiberpflichten, also sowohl die wasserwirtschaftliche Unterhaltungspflicht als auch die Verkehrssicherungspflicht, werden auf die neue Betreiberorganisation übertragen. Die bisherigen Eigentümer Bund und Land sind damit komplett aus der Eigentümer- und Betreiberverantwortung und damit auch aus der daraus resultierenden Haftungsverpflichtung entlassen.

Bewertung: Die Vorteile der Komplettübernahme liegen vor allem in der Bündelung aller Verantwortlichkeiten und Aktivitäten in eine Körperschaft. Für die Betreuung ergeben sich damit hohe Synergiepotenziale. Abstimmungsaufwand entsteht nur im Hinblick auf die wassertouristisch relevante Infrastruktur an der Oder-Havel-Wasserstraße, die auch weiterhin im Eigentum des Bundes bleibt. Durch das alleinige Eigentum an dem Gewässer bietet dieses Modell zudem der Region den größten Entscheidungsspielraum. Auf der anderen Seite führt dieses Modell auch zu einer personal- und kostenintensiven Betriebsstruktur, die allein von der Region kaum zu tragen wären. Damit dieses Modell für die Region überhaupt finanzierbar ist, müssten die jetzigen Eigentümer die mit der Aufgabenübertragung verbundenen Einsparpotenziale komplett an die neue Organisation weiterreichen (Höhe und Form der Bezuschussung muss verhandelt werden). Die noch größere Problematik liegt aber in den Risiken aus der Gewässerbewirtschaftung (Gewässersanierung, Dammunterhaltung und ggf. Sanierung, Hochwasser), die von der Region nicht ohne weiteres getragen werden können. Hier bedarf es zwingend einer Regelung, die die begrenzte Leistungsfähigkeit der Kommunen berücksichtigt.

⁴Welche dies genau sind muss im Vertiefungskonzept festgelegt werden

Dies könnte möglicherweise so aussehen, dass diese Risiken vertraglich bei den Alteigentümern verbleiben (fraglich, ob dies juristisch überhaupt möglich ist) oder hierfür der Betreiberorganisation von den bisherigen Eigentümern eine zu verhandelnde Summe (Risikoausgleich) zur Verfügung gestellt wird. In jedem Fall setzt eine Komplettübertragung eine für die Region akzeptable Lösung für diese Problematik voraus. Darüber hinaus liegt ein weiterer gravierender Nachteil dieses Modells in der Unumkehrbarkeit, die sich aus einer unbefristeten Eigentumsübertragung ergibt. Mit diesem Modell ist deshalb ein schrittweise „lernender“ Entwicklungsprozess wie beim Mischmodell kaum möglich. In Anbetracht der vielen Variablen spricht dies gegen die Umsetzung dieses Modells gleich in einem ersten Schritt. Als langfristiges Ziel ist dieses Modell aber durchaus eine Option.

Fazit: Ein eindeutiges Votum für nur eines der vorgestellten Modelle lässt sich mit dem aktuellen Erkenntnisstand nicht treffen. Dazu bedarf es einer vertiefenden Beurteilung der jeweiligen juristischen Konsequenzen und vor allem auch Kenntnisse über die Vorstellungen der Eigentümer. Hinzu kommt, dass bei den genannten Modellen auch Subvarianten vorstellbar sind, die sich erst im weiteren Verhandlungsprozess herauskristallisieren.

Die gesellschaftsrechtliche Einbindung der jetzigen Gewässereigentümer ist ambivalent zu sehen. Auf der einen Seite ist es zweifelsohne ein Vorteil, wenn diese künftig weiterhin direkt in die (Mit-)Verantwortung genommen werden. Auf der anderen Seite ist damit für die Region ein Verlust an Entscheidungsgewalt verbunden, da Bund und Land dann logischerweise als Bestandteil der Körperschaft die Entwicklungsmöglichkeiten maßgeblich mitbestimmen werden. Ob dies immer zum Vorteil der Region sein wird, ist zu bezweifeln, da in der Folge weniger Flexibilität und Marktnähe zu befürchten wären. Eine regionale Körperschaft ohne gesellschaftsrechtliche Beteiligung des Bundes ist grundsätzlich vorstellbar und sollte, als Option, im Vertiefungskonzept genauer betrachtet werden. Bei positiver Bewertung muss allerdings unbedingt deren Einbindung im Rahmen eines Beteiligungsgremiums sichergestellt werden. Eine gesellschaftsrechtliche Einbindung der gewerblichen Anbieter, die vom Erhalt der vollständigen Schiffbarkeit am Finowkanal stark profitieren würden, ist grundsätzlich nicht zu empfehlen. Die geringen finanziellen Möglichkeiten der privaten Anbieter würden die kommunalen Zuwendungen nicht spürbar entlasten, auf der anderen Seite würde deren Beteiligung aber die erforderlichen Entscheidungs- und Steuerungsprozesse erschweren. Gleichwohl sind die Anbieter in geeigneter Form intensiv in den weiteren Entwicklungsprozess zu integrieren.

Alles in allem erscheint aus jetziger Sicht das Mischmodell Variante I am vorteilhaftesten, da mit einer vergleichsweise schlanken Betriebsstruktur der Fokus zunächst auf die anstehenden wassertouristischen Anforderungen gelegt werden kann und damit auch das Risiko überschaubar ist. Außerdem besitzt dieses Beteiligungsmodell als ein offenes Modell den großen Vorteil der Flexibilität und „Lernfähigkeit“ und ist damit eindeutig das Modell mit den besten Bedingungen für eine Entwicklung in mehreren Phasen/Stufen mit der Option einer langfristigen Komplettübernahme.

(Quelle: Grobkonzept für eine nachhaltige Betreuung des Finowkanals, Finale Fassung, 15.09.2014, Wedepohl, 2014)

Eine ernsthafte Entwicklung des Wassertourismus in der Region ist jedoch in jedem Falle vor allem von der „menschlichen Komponente“ abhängig.

Es muss gelingen, den Wassertourismus in der Region als ein attraktives Arbeitsangebot zu entwickeln, in dem man nicht nur sein Auskommen findet, sondern auch die individuellen Fähigkeiten und Fertigkeiten erfüllend einbringen kann. Gerade der Wassertourismus bietet viele Ansatzpunkte für eine solche Sichtweise:

Ein gewollter und auch unbedingt zu fördernder Effekt dieser Arbeitsangebote besteht in der unmittelbaren und erlebbaren Kopplung zwischen eigener Arbeit und ihrer Wirkung auf den Abnehmer, den Wassertouristen. Die Wertschätzung des Wassertouristen für die Dienstleistungen zum Gelingen seiner individuellen Freizeitpläne drückt sich unmittelbar gegenüber den Dienstleistern aus. Damit wird die Wertschätzung und die Identifikation mit der eigenen Arbeit deutlich gestärkt. Der Wert eigener Erfahrungen, Kenntnisse und auch Irrtümer im Ergebnis der Erwerbstätigkeit bereichert die eigene Berufserfahrung, wodurch die Basis beschaffen wird, auch in anderen Berufsfeldern Erwerbstätigkeit erfolgreich ausführen zu können.

Eine weitere Beeinflussung des Arbeitsmarktes durch Wassertourismus besteht in der Wahrnehmung und Wertschätzung der Wassertouristen. Das Erleben von Menschen in der Ausübung ihrer Erwerbstätigkeit wird bei Wassertouristen, sofern sie in ihrer eigenen Erwerbstätigkeit Arbeitgeberfunktionen ausüben, Kontakt suchen lassen und gegebenenfalls Angebote zu Erwerbstätigkeit in anderen Berufsfeldern nach sich ziehen.

Wertschätzungen einer Region beeinflussen auch Standortentscheidungen zur Errichtung von Unternehmen.

Auch hierbei fällt dem Wassertourismus eine einzigartige Möglichkeit zu, erfolgt doch durch ihn das Erleben einer Region unmittelbar und gewissermaßen ungeschminkt.

Betrachtet man die Erfahrungen auf dem derzeitigen Arbeitsmarkt der Region, droht die oben aufgezeigte mögliche Entwicklung durch das real vorhandene Problem des Fachkräftemangels in eine Schiefelage zu geraten, bevor sich die ersten Potenziale überhaupt entfalten konnten. Dazu kommt die langläufig bei vielen Verantwortungsträgern vorhandene saloppe Meinung: Jeder, der selbst schon einmal in den Urlaub gefahren ist weiß, was Tourismus ist und kann ihn auch selbst umsetzen. Das in vielen Projekten versuchte Prinzip „Tourismus kann jeder“ hat viel Enttäuschung und Resignation erzeugt. Mit dem Tourismus verhält es sich wie mit allen anderen Wirtschaftszweigen: Nur durch die „richtigen“ und engagierten Fachkräfte kann der wirtschaftliche Erfolg nachhaltig erreicht werden. Denn nur dann werden neben dem einfachen Erfüllen der Aufgaben auch Innovationen möglich, die gerade diese Branche sehr nötig hat, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben.

Der Stellenwert des Wassertourismus in Brandenburg ist sehr hoch angesiedelt. In der derzeit aktuellen Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg bis 2015 nimmt der Wassertourismus einen prioritären Platz ein. Der Wassersportentwicklungsplan (wep3) des Landes gibt ebenfalls die grundsätzliche Zielrichtung im Wassertourismus vor und ist gleichzeitig ein wichtiges Instrument zur Unterstützung der regionalen Initiativen. Brandenburg hat in seiner naturräumlichen Ausstattung Überdurchschnittliches zum Thema Wasser zu bieten und dies wird richtigerweise intensiv aufgegriffen.

Aus den bisherigen Strukturen heraus ist dies aber nicht zu leisten. Einzig eine neue Betreibergesellschaft, die sich auch den Themen der Arbeitskräfteentwicklung und Fachkräftesicherung stellen kann, ist in der Lage die „Arbeitskräftekomponente“ auf wirtschaftliche und nachhaltige Art und Weise zu lösen.

Bisherige Strukturen sind zu sehr in den Rahmenbedingungen des öffentlichen Dienstes verankert, die sehr kompliziert geworden sind und vielfach zu hohe Anforderungen an die potentiellen Arbeitskräfte stellen. Ein aktuelles Beispiel ist die Arbeitsanweisung für die Bedienung von Schleusen der WSV, die eine hohe Qualifikation des Mitarbeiters vorsieht.

Auch die Einschränkung, dass dies an Bootsschleusen nicht gilt hilft nicht viel, da die Definition einer Bootsschleuse bei den Abmessungen unter 20 Meter liegt. Die Schleusen z.B. am Finowkanal liegen alle über 40 Meter (Finowmaß) und sind unveränderlich. Will man nun die Bedienung der Schleusen am Finowkanal auch für weniger qualifizierte Menschen öffnen, dann ist unter der Verantwortung der WSV eine Richtlinien- und Definitionsveränderung nötig. Ein Vorhaben was bundesweite Veränderungen nötig macht. In den Arbeitsanweisungen einer regionalen Betreibergesellschaft ließe sich dies sehr einfach lösen.

Dies ist nur ein Beispiel, wie sich die gegenwärtigen Rahmenbedingungen gegen die Entwicklung des Wassertourismus wenden und wie sehr die Schaffung einer Betreibergesellschaft der Schlüssel für die erfolgreiche Entwicklung ist.

Um die wirtschaftlichen und arbeitsmarktlichen Potenziale des Wassertourismus in der Region wirklich zu heben und um der Infrastruktur eine nachhaltige Zukunft zu geben, sind folgende Schlussfolgerungen unablässig:

I. Erhalt und Umgestaltung der Infrastruktur

- a. Die historische Infrastruktur, die einmal auf den Güterverkehr ausgerichtet war, muss behutsam für den Tourismus umgestaltet werden und neue Funktionen erhalten.
- b. Das Kanalsystem muss stärker an den Bedürfnissen der Touristen ausgerichtet werden. Von der Anlegestelle, über die Service-Einrichtung bis zum Leit- und Informationssystem müssen andere Prioritäten als bisher gesetzt werden.
Die Broschüren: Wassertourismus in Deutschland/Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine des BmfWT und Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW) des BMVBS geben hier wichtige und rechtskonforme Hinweise.
- c. Um neue Finanzierungsquellen für den Erhalt und die Entwicklung der Wasserstraßen zu erschließen, sind eigentumsähnliche Bewirtschaftungsformen zu finden, die sowohl Fördermittel zu akquirieren als auch Erwirtschaftungen möglich machen.

2. Neue Betreiberform unter Einbeziehung der Eigentümer

- a. Es muss eine Betreiberform gefunden werden, die es ermöglicht, die Eigentümer mit ihren Eigentümerpflichten einzubeziehen aber gleichzeitig auch die Möglichkeit schafft, sich von dem bisherigen, an der Güterschiffahrt orientierten Regelwerk zu lösen.
- b. Die Region muss die Möglichkeit erhalten, den Wassertourismus selbst zu steuern, weil die Region besser auf die kommunalen und kleinräumlichen Bedingungen eingehen kann. Entscheidungen die hier richtig sind, müssen in anderen Teilen des Landes Brandenburg oder Deutschlands nicht richtig sein. Deshalb ist eine landesweite und bundesweite Betrachtung von Entwicklungen und Veränderungen nicht immer sinnvoll.
- c. Die Wahrung hoheitlicher Aufgaben und Bereiche, die z.B. im Landesinteresse liegen (Hochwasserschutz) muss in einer neuen Betreiberform gegeben sein.

3. Lösung von Fesseln der bisherigen Rahmenbedingungen

- a. Ohne Bundes- und Landesgesetz verändern zu müssen, sollte für die Nutzung der rein touristischen Gewässer ein neues Regelwerk möglich werden. Nur dadurch kann Tourismus „wie er sein sollte“ auch stattfinden.
- b. Durch eine Vereinheitlichung der Regeln bei derzeitigen Landes- und Bundesgewässern via einer Betreiberorganisation, lassen sich viele derzeitige Kompatibilitätsprobleme beseitigen.
- c. Die über Jahrzehnte gewachsenen und oft aus anderen Bereichen des öffentlichen Dienstes beeinflussten Regeln, Arbeitsanweisungen, Tarife usw. können den gegenwärtigen Notwendigkeiten nicht mehr gerecht werden. Eine grundsätzliche Veränderung der Rahmenbedingungen durch eine Betreibergesellschaft könnte hier einfach und schnell eine wirksame Entwicklung ermöglichen.

4. Neue Formen der Arbeit kultivieren

Nur durch eine Veränderung in der Betreiberstruktur lassen sich die Potenziale der Ehrenamtlichkeit, der Einbeziehung älterer Menschen und anderer moderner Arbeitsformen anwenden.

5. Nutzerorientierung der Angebote

Die Infrastruktur und die Service-Angebote müssen noch mehr auf die Touristen und Wassersportler ausgerichtet werden. Vom Aussteigen und Anlegen bei der Schleuse bis zur gastronomischen Versorgung auch in „Paddlerkluft“, ist ein „Wohlfühlklima“ für den Wassertouristen zu erzeugen.

6. Breitere Verankerung in der Bevölkerung durch echte Einbeziehung

- a. Durch die echte Einbeziehung der Menschen der Region erhalten die Kanäle eine stabilere Bedeutung. Sie können identitätsstiftend sein und bei Entwicklungsentscheidungen mehr in den Focus rücken. Nur wenn die Bürger das Gefühl haben, dass es „ihre“ Kanäle sind, werden auch nachhaltige Entwicklungen möglich.
- b. Bereits Kinder und Jugendliche sollten in die Arbeit einbezogen werden. Mit einem Umweltbildungsprogramm könnten z.B. ältere Menschen im Ruhestand für Kinder und Jugendliche Exkursionen, Experimente und Aktivitäten anbieten.

7. Nutzung moderner Medien ohne z.B. die Historie des Finowkanals zu verletzen

- a. Internetgestützte Gewässerführer, QR-Codes, Solarboote, usw. können so gestaltet werden, dass sie dem historischen Charakter und dem Ambiente des Finowkanals nicht schaden. Grenzen: die Automatisierung der Schleusen wäre ein „Stilbruch“ der dem Tourismus am Kanal schaden würde.
- b. Vor allem im Marketing und in der Besucherführung lassen sich die modernen Medien nutzbringend für die Entwicklung des Wassertourismus einsetzen. Es ist sogar eine Verbesserung gegenüber z.B. der Beschilderung des Kanals, weil dies wieder den historischen Charakter beeinträchtigen würde.

8. Vereinbarkeit von Nutzung und ökologischer Entwicklung

- a. Der immer wieder beschworene Widerspruch von Ökologie und wirtschaftlichem Tourismus kann gerade im Wassertourismus aufgehoben werden. Konkret am Finowkanal kann durch eine neue Betreiberform eine Lösung in der Frage der Altlasten gefunden werden und ein Modell für den Erhalt und die ökologische Nachhaltigkeit durch eine Betreibung geschaffen werden.

- b. Es sollte genau für diese Entwicklung eine Untersuchung stattfinden, die den Punkt des vielbeschworenen ökologischen Gleichgewichts feststellt und Wege aufzeigt, wie eine künstliche Wasserstraße ökologisch betrieben werden kann.

Gleichwohl können die obigen Ausführungen als Ideen angesehen werden, sollten die bisher unterschiedlichen Rahmenbedingungen vernachlässigt bzw. nivelliert werden.

Fazit:

Wer möchte, dass der Wassertourismus wirtschaftliches Einkommen bringt und Arbeitsplätze sichert, der muss die Rahmenbedingungen schaffen, die dies möglich machen. Das muss vollständig und ganzheitlich erfolgen. Nur die Umsetzung einzelner Elemente wird über kurz oder lang sogar zu einem Rückschritt führen, weil evtl. doch eine Schleuse nicht mehr zu sanieren ist oder eine Umweltvorschrift, die Anzahl der Besucher limitiert.

Auch Herr Dr. Jan König, in der Stadtverwaltung Eberswalde verantwortlich für das Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus, formulierte in seinem Ergebnisbericht im Nachgang zum Arbeitsbesuch in Irland folgende Schlussfolgerung:

Als Handlungsempfehlungen für die Finowkanalregion aus dem Besuch in Tipperary kann man daher ableiten:

- *Schaffung eines investitionsfreudigen Klimas, welches die Bereitstellung nutzbarer und damit auf die Bedürfnisse der Zielgruppe ausgerichteter Infrastruktur bedingt (Einstiegsstellen, Parkplätze, Promenaden, Gehwege etc.)*
- *Einbindung der Bevölkerung vor Ort als Naherholungsnutzer und auch als „Bewirtschafter“ durch Aufgabenübernahme als Art Patenschaft*
- *begleitende Maßnahmen zur Frequentierung des Kanals außerhalb der touristischen Saison (Spiel- und Grillplätze etc.) für die einheimische Bevölkerung*
- *Erhöhung der Bekanntheit durch kulturelle Events*
- *Kooperationen mit Schulen, Freiwilligen und Engagierten*

Allerdings darf nicht vergessen werden, dass dieser Bericht nicht die aktuelle Situation der Schleusen sowie andere haftungsrechtliche Regularien und Gegebenheiten (Eigentum und die damit einhergehenden Aufgaben bzw. die verwaltungstechnischen Aufgaben des Eigentümers) berücksichtigt. Durch diese Unterschiede sind sowohl die Umsetzungsmöglichkeit als auch der Zeitraum der Umsetzung bzw. der Erfolg der Maßnahmen zumindest unbestimmt.

2. „Vision“ einer funktionierenden und arbeitsplatzschaffenden Betreibergesellschaft

Die „Finowkanalgesellschaft“ ist eine Betreibergesellschaft, welche wirtschaftlich selbstständig handelt und von Firmen, Einzelpersonen, den Kommunen, incl. den Landkreisen, dem Land Brandenburg sowie dem Bund getragen wird. Es gibt eine Leitung der Gesellschaft, die das operative Geschäft leitet und weitestgehend alleinverantwortlich entscheiden kann. Darüber steht eine Gesellschafterversammlung, in der alle oben genannten mit „Sitz und Stimme“ vertreten sind.

Die Gesellschaft bewirtschaftet voll verantwortlich den Finowkanal von Liebenwalde bis Liepe, den Werbellin Kanal einschließlich den Werbellinsee und den Freienwalder Landgraben. Dazu wurden mit den Eigentümern Land und Bund Nutzungsverträge geschlossen, die ein Handeln nahe am Eigentum ermöglichen.

Für die Strecke der Havel-Oder-Wasserstraße von Höhe Finowfurt bis zur Oder, inklusive Schiffshebewerk Niederfinow, wurde mit dem Bund eine Zusatzvereinbarung zur touristischen „Bewirtschaftung“ geschlossen. Alle erforderlichen Vollmachten dazu (z.B. am Schiffshebewerk) wurden erteilt, und auch hier gibt es Flächen, die einen ähnlichen, eigentumsähnlichen Status haben, wie am Finowkanal. Das bezieht sich besonders auf das alte Schiffshebewerk, welches als technisches Denkmal zur touristischen Attraktion ausgebaut wird. Mit der Anrainerkommune wurde eine Form gefunden, das Krafthaus in eine Marina zu integrieren und in die Ortsentwicklung einzubeziehen.

Die „Finowkanalgesellschaft“ hat folgende Aufgaben und Befugnisse:

Bewirtschaftung der Schleusen inklusive

- personelle Besetzung
- Anbieten von Dienstleistungen für Wasserwanderer
- Nutzung der Schleusen als touristische Attraktion einschließlich Events wie z.B. Inselleuchten
- Bauwerksaufsicht in Zusammenarbeit mit dem Bund als Eigentümer
- Fördermittelakquise für Erneuerungs- und Reparaturmaßnahmen
- Durchführung von Erneuerungs- und Reparaturmaßnahmen an Schleusen

Unterhalt der Kanäle im Bereich der

- Verkehrssicherheit
- ökologischen Durchlässigkeit
- touristischen Nutzung

Bewirtschaftung der Steganlagen

- Vereinheitlichung der Stegtypen und Genehmigung des Stegneubaus
- Betreibung eigener Steganlagen

touristische Vermarktung

- Tourismusbetrieb am Schiffshebewerk Niederfinow einschließlich Parkplatzbewirtschaftung und Betrieb der Marina
- Entwicklung von Erlebnispaketen, die in Lizenz von Tourismusfirmen vermarktet werden

Liegenschafts- und Nutzungsverwaltung

- Vermietung und Verpachtung von Gebäuden und Flächen
- energetische Bewirtschaftung
- weitere Nutzungen wie z.B. Angelgewässer

Ökologische Weiterentwicklung des Kanals

- Erarbeitung eines Programms zur ökologischen Umgestaltung eines unter Denkmalschutz stehenden und in Nutzung befindlichen Kanals (von Ausbaggerung bis Grünpflege)

Vorhalten einer Informationsinfrastruktur

- ästhetische Beschilderung im Gelände
- Aufbau und regelmäßige Pflege eines eigenen Internetauftrittes einschließlich der Nutzung von sozialen Netzwerken
- eigener W-Lan- Zugang bei Nutzung der Gewässer

Veranstaltungs- und Eventservice

- Unterstützung von Kommunen und Vereinen bei der Planung und Durchführung von Festen und Veranstaltungen
- eigene Veranstaltungen wie z.B. Finowkanalfest, sportliche Wettkampfveranstaltungen, etc.

Bildungsauftrag

- Zur Vernetzung und Integration des Finowkanals in der Region hat die Betreiberorganisation einen Bereich mit Bildungsangeboten für Kinder und Jugendliche aufzubauen. Nach dem Vorbild von Canal & River Trust und in Einbettung in die Schutzgebiete der Region wird vor allem eine qualitativ hochwertige Umweltbildung angeboten.

- Zur Qualifizierung der eigenen Mitarbeiter und der Freiwilligen werden spezifische Bildungstrecken aufgebaut, die eine Sicherung der Qualität der Arbeit garantieren.
- Zur Entwicklung von benachteiligten Personen in der Region werden Ausbildungsgänge angeboten, die z.B. Langzeitarbeitslosen die Möglichkeit der Integration in den Arbeitsmarkt bieten.

Um diese Aufgaben erfüllen zu können, hat die „Finowkanalgesellschaft“ einen Mitarbeiterstamm, der mit der Umsetzung betraut ist:

- Geschäftsführung und Koordinierung (Geschäftsstelle)
- Mitarbeiter, die die jährliche Besetzung der Schleusen mit Ehrenamtlichen, Arbeitslosen und Minijobbern organisieren. (z.B. 40 Freiwillige als Finowkanal-„wächter“ pro Saison)
- Mitarbeiter als technischer Leiter und ein kleiner „Bauhof“ mit einer kleinen Gruppe Spezialisten
- Mitarbeiter für die Buchhaltung und Finanzen
- Mitarbeiter für die Öffentlichkeitsarbeit, Werbung, Internet und Vermarktung

Die einzelnen touristischen Bereiche wie z.B. das Schiffshebewerk oder die Marina sind dann mit dem vor Ort nötigen Personal besetzt.

Die „Finowkanalgesellschaft“ verfügt über die nötige technische Ausstattung, um die Aufgaben zu erfüllen.

Die „Finowkanalgesellschaft“ ist breit in der Region aufgestellt. Es gibt einen Unterstützerverein und ein enges Netzwerk von Akteuren, die sich für die Entwicklung im Bereich des Wassertourismus einsetzen. Hier ist insbesondere eine neue Form der Freiwilligenarbeit zu sehen. Das unmittelbare Engagement der Menschen in der Region für die Wasserinfrastruktur muss angeregt und durch gute Organisation auch ermöglicht werden. Zum Teil sind diese Unterstützer auch Gesellschafter der „Finowkanalgesellschaft“.

Die „Finowkanalgesellschaft“ wird von den Gesellschaftern getragen. Jeder Gesellschafter bringt einen spezifischen Anteil ein:

- der Bund das Eigentum der Kanäle, eine Erstinvestition und einen jährlichen Unterhaltsbeitrag für die Infrastruktur

- das Land Brandenburg das Eigentum seiner Kanalabschnitte, eine Erstinvestition und einen jährlichen Unterhaltsbeitrag
- die anderen Gesellschafter (Landkreise, Kommunen, Firmen, Vereine, Einzelpersonen) tragen je nach Leistungsvermögen noch einmal eine jährliche Summe

Die „Finowkanalgesellschaft“ erarbeitet durch den Tourismus (Schiffshebewerk, Lizenzen etc.) einen guten Betrag. Durch Nutzergebühren, Stege, Liegenschaften, Marinas usw. werden weitere, deutlich spürbare Einnahmen erzielt.

Durch den Einsatz von Freiwilligen/Ehrenamtlichen werden deutliche Leistungen im Service für die Touristen, im Umweltschutz und im Unterhalt der Wasserinfrastruktur erbracht.

Über Fördermittel werden die nötigen Weiterentwicklungen und Neubauten ermöglicht. Die dafür nötigen Eigenanteile werden durch die Gesellschafter gesondert aufgebracht.

Der jährliche Etat der „Finowkanalgesellschaft“ beläuft sich auf eine Summe die sich ca. aus 50 % Zuschuss, (Bund, Land, Kommunen) und 50 % Eigenerwirtschaftung, Spenden und Freiwilligenarbeit zusammensetzt. Die Zuschüsse der Gesellschafter sind als Fehlbedarf anzusehen. Laufen die Einnahmen besser, kann dieser abgesenkt werden.

Die Gesellschaft ist so aufgestellt, dass sie wie eine Kommune im Kommunalen Schadensausgleich versichert werden kann.

Die in Bewirtschaftung befindlichen Kanäle erhalten einen Sonderstatus, im hoheitlichen und schiffahrtspolizeilichen Sinne. Jeder Nutzer muss eine Nutzer-Card vorweisen, die das Einverständnis zu den Sonderbedingungen ausdrückt (AGB).

Die „Finowkanalgesellschaft“ arbeitet mit den Institutionen der Gesellschafter partnerschaftlich zusammen. So kann auf Know How und Kapazitäten der Kommunen oder des WSA kostengünstig zurückgegriffen werden.

Das Modell der „Finowkanalgesellschaft“ wird über einen Zeitraum von einigen Jahren aufgebaut und schrittweise alle rechtlichen und organisatorischen Fragen geklärt. Danach steht das Modell auch der gesamten WIN-Region offen und kann auch in anderen Teilen Deutschlands übernommen werden.

Damit dieses Modell deutschlandweit nutzbar wird, beteiligt sich der Bund an der Aufbauphase mit einer verstärkten Unterstützung in den Organisationsaufbau als Modellprojekt.

Am Ende steht die „Finowkanalgesellschaft“ als eine Organisation, die nachhaltig die Kanäle bewirtschaftet, einen immer höheren Eigenanteil erwirtschaftet und schrittweise unabhängiger von den Zuschüssen der Gesellschafter wird.

Langfristig beginnen die Überlegungen, die Eigentumsfragen der Kanäle immer weiter in Richtung Gesellschaft zu verschieben mit dem Ziel, das Eigentum in 15 bis 20 Jahren gänzlich in die Gesellschaft zu geben.



Schleusendurchfahrt Schleuse Grafenbrück



Paddler auf dem Finowkanal bei Liebenwalde



Naturparadis Finowkanal

3. Die wirtschaftliche Entwicklung des Wassertourismus

3.1 Aktuelle Aufstellung der wassertouristisch / touristisch aktiven Unternehmen und ihrer Angebote

Steckbriefe: Marinas

Kontakt	Ausstattung	Service	Touristisches Angebot	Bemerkung
---------	-------------	---------	-----------------------	-----------

Marina Liebenwalde

Lage: FiK km 0,0; am Malzer Kanal / Abzweig Finowkanal; 500 m von Ortsmitte Liebenwalde

<p>Horst Helbig Berliner Straße 45a 16559 Liebenwalde</p> <p>Tel.: 033054-39030 Fax: 033054-26793 Mobil: 0179-9733710 E-Mail: info@marina-liebenwalde.de Internet: www.marina-liebenwalde.de</p>	<p>Liegeplätze: 20 Frischwasser am Steg Strom am Steg Seitenstege abgesenkte Plattform für Kanuten WC/Behinderten WC Dusche Grillplatz Kinderspielplatz Biwakplatz 200 qm DVB-T-Empfang im Bereich der gesamten Steganlage Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie im Ort.</p>	<p>Gelbe Welle Müllentsorgung Chemietoilettenentsorgung</p> <p>Imbiss</p>	<p>Verleih von Kanus und Ruderbooten für Stunden-, Tages- oder Mehrtagestouren</p> <p>Charter stundenweise oder für ganze Woche</p>	<p>Stadanleger: Gesamtlänge: 100 m Stegbreite: 1,50 m aus 60 mm starken, geriffelten Lärchenbohlen</p>
--	--	---	---	--

Stadthafen Liebenwalde

Lage: FiK km 0,3

<p>Christiani e.V. Zehdenicker Straße 5 16559 Liebenwalde</p> <p>Tel.: 033054-908649 E-Mail: sdl-liebenwalde@christiani-ev.de</p>	<p>Liegeplätze: 32 Frischwasser am Steg Strom am Steg WC/Behinderten WC Dusche Kinderspielplatz Reisemobilstellplätze: 10 Camping Parkplätze</p>	<p>Müllentsorgung Fäkalienentsorgung</p> <p>Imbiss</p>	<p>Kanuverleih Motorbootverleih</p>	<p>noch nicht in umfassender Nutzung (Neubau einer Klappbrücke in unmittelbarer Nachbarschaft)</p>
---	--	--	---	--

MarinaPark Eberswalde

Lage: FiK km 78,7

<p>Alf Dürre Am Kanal 36 16225 Eberswalde</p> <p>Tel.: 03334-212208 E-Mail: marinapark.eberswalde@web.de Internet: www.marinapark.eberswalde.de</p>	<p>Liegeplätze: 5 Frischwasser am Steg Strom am Steg WC, Dusche Restaurant Camping Caravanstellplätze Parkplatz Kinderspielplatz Ferienzimmer Ferienhäuser Schwimmbecken</p>	<p>Müllentsorgung Fäkalienentsorgung</p> <p>Verkauf von Angelkarten</p> <p>Gastronomie</p>	<p>Kanuverleih Bett/Bike</p>	<p>noch im Bau Eröffnung: 31.03.2015</p>
---	--	--	----------------------------------	--

Kontakt	Ausstattung	Service	Touristisches Angebot	Bemerkung
---------	-------------	---------	-----------------------	-----------

Marina „Eisvogel“
Lage: FiK km 65,3

<p>Familie Schippel Hubertusmühle I6244 Schorfheide OT Finowfurt</p> <p>Tel.: 03335-30203 Mobil: 0172-3832074 E-Mail: info@mst-touristikfloesserei.de Internet: www.marina-eisvogel.de</p>	<p>Gastliegeplätze: 6 Saisonliegeplätze: 4 Frischwasser und Strom am Steg Kran und Slip-Anlage Winterlagerplätze: 10 Wohnmobilstellplätze: 4 Zeltstellplätze: 4 Wohnwagen für Übernachtungen (max. 4 Pers.) Feuerstelle, Grillplatz WC, Dusche Waschmaschine und Trockner kleines Kräutergärtchen zur Selbstbedienung Spielplatz Hundespielwiese kostenfreie Bus- und PKW-Stellplätze</p>	<p>Müllentsorgung Fäkalienentsorgung</p> <p>Getränkeverkauf</p> <p>Ausrichtung von Feiern zu unterschiedlichen Anlässen (Familie, Verein, Firma)</p>	<p>Vermietung von Tret- und Ruderboot vor Ort</p> <p>Tägliche Erlebnisfahrten mit dem Floß „Schippelschute“ auf dem Finowkanal mit Schleusendurchfahrt (78 Sitzplätze, WC, Tanzfläche, Kombüse, überdacht, behinderten-geeignet, gegen Aufpreis Live-Musik)</p>	<p>Öffnungszeiten Mitte April bis Mitte Oktober</p> <p>Hafenmeister: Mo-Sa 8:30-10:00 und 17:00-18:00 Uhr So 9:00-10:30 und 17:00-18:00 Uhr</p>
---	---	---	---	--

Bootsanleger Hohensaaten
Lage: OHK km 92,2

<p>Märkische Bunker & Service GmbH & CO. KG Niederlassung Hohensaaten Dorfstraße 3a I6248 Hohensaaten</p> <p>Tel.: 033368-216 Internet: www.mbswww.de</p>	<p>Liegeplätze: 6 Frischwasser am Steg Strom am Steg Kran Winterliegeplatz Parkplatz WC Dusche auf Anfrage</p>	<p>Reparaturservice Bootsreinigung Entsorgung von Altöl/Bilgenwasser</p>		<p>Handlungsmöglichkeiten bei Touristischen Angeboten</p>
--	---	--	--	---

Schiffswerft und Yachthafen Büttner
Lage: OHK km 54,5

<p>Schiffswerft und Yachthafen Büttner Kanalstraße 12 I6348 Marienwerder</p> <p>Tel.: 03335-205 E-Mail: kontakt@schiffswerft-buettner.de Internet: schiffswerft-buettner.de</p>	<p>Gastliegeplätze: 3 (bis 12 m Länge) Hauptliegeplätze: 67 Strom am Steg Frischwasser am Steg Kran/Slipanlage Winterliegeplatz WC Dusche Grillplatz Camping auf Anfrage</p>	<p>Reparaturservice Müllentsorgung Fäkalienentsorgung</p> <p>Imbiss Gelbe Welle Brötchenservice</p>	<p>Fahrradverleih</p>	
---	---	---	-----------------------	--

Kontakt	Ausstattung	Service	Touristisches Angebot	Bemerkung
---------	-------------	---------	-----------------------	-----------

Marina „Oderberg“

Lage: OHK km 87,0

<p>Reinhard Kelle Altes Bruch 5 16248 Oderberg</p> <p>Tel.: 033369-75540 Mobil: 0160-3120161 E-Mail: info@marina-oderberg.de Internet: www.marina-oderberg.de</p>	<p>Dauerliegeplätze: 75 (bis 15 m L) Gastliegeplätze: (Boxen von 5x3m bis zu 15x5m, max. Tiefgang 2 m) Beleuchtung, Frischwasser und Strom mit separatem Zähler an jedem Liegeplatz Anlegemöglichkeiten mit Seitensteg oder Ausstiegshilfe Kran / Slipanlage Winterlager (abgeschlossene, bewachte Freifläche, Hallenplätze begrenzt) PKW-Stellplätze auf abgeschlossenem Hafengelände tage- und saisonweise Zeltstellplätze: 30 Caravanstellplätze: 10 (Strom und Wasser) WC, Dusche Grillplatz Spielplatz Tischtennisplatte Waschmaschine Restaurant Hotel (4 DZ; 1 EZ, sep. Bad, TV, Frühstück) Ladestation für Ihre Akkus von E- Bikes (vorrätig Ladegeräte von Bosch, TranzX, Panasonic)</p>	<p>Reparaturservice Bootssattlerei Bootsservice Bootshandel kompletter Winterservice (Slippen /Kranen, Einplanen, Batterie-ladedienst) Müllentsorgung Chemietoiletten-entsorgung Auf- und Abslippen (Bootslängen bis 13m und 10t) auf Anfrage Shuttleservice zur nächsten Tankstelle (Pauschale: 25,-€) auf Anfrage Shuttle zum nächsten Supermarkt gegen Pauschale Brötchen vom Bäcker auf Anmeldung Familienfeiern und Firmenveranstaltungen bis zu 50 Pers., im Sommer Terrasse Shuttle zum Kanuverleih Oderberg Fahrradreparaturen Überwinterung von Wohnwagen oder Wohnmobil</p>	<p>Tourenvorschläge für Wandern, Radfahren und Paddeln</p> <p>Bootsverleih (Ruderboot, Motorboote führerscheinfrei)</p> <p>Charter auf Anfrage</p> <p>Sportbootführerschein- und Funkausbildung</p> <p>Fahrradverleih (Sport- und Trekkingräder, Kinderräder 24", kleiner auf Anfrage) Fahrradkindersitze Pedelecs/E-Bikes Klapp-/Falträder</p>	<p>Geöffnet April - Oktober</p>
---	---	---	---	---------------------------------

Marina Marienwerder

Lage: OHK km 54,4

<p>Familie Bille Am Wassertor 2 16348 Marienwerder</p> <p>Tel.: 03335-4518403 Mobil: 0171-6504444 E-Mail: info@marina-marienwerder.com Internet: www.marina-marienwerder.com</p>	<p>Gastliegeplätze: 30 (Bootslänge max 20 m) Strom am Steg Frischwasser am Steg Parkplatz Kran Winterlager (innen und außen) WC Dusche Caravanstellplätze Camping</p>	<p>Touristinfo Gastronomie</p>	<p>Bootsverleih: Kanus und Kajaks für Stunden-, Tages- oder Mehrtagestouren</p>	<p>Geöffnet ganztägig von April bis Oktober</p>
--	---	------------------------------------	---	---

Kontakt	Ausstattung	Service	Touristisches Angebot	Bemerkung
---------	-------------	---------	-----------------------	-----------

Marina Werbellinsee**Lage: WbG km 19,3 (Nordufer)**

Eckert Yachting Marina Werbellinsee Seerandstraße 17 16247 Joachimsthal Tel.: 033361-71052 Mobil: 0174-8613362 E-Mail: marina-joachimsthal@gmx.de Internet: www.marina-werbellinsee.de	Liegeplätze: 140 Strom am Steg Frischwasser am Steg Winterlager (innen und außen) Kran/Slipanlage WC , Dusche Grillplatz Parkplatz	Müllentsorgung Chemietoiletten-entsorgung Fäkalienentsorgung Bootsshop	Yachtcharter Solarbootcharter	
---	---	---	----------------------------------	--

Werbellinsee Marina Altenhof**Lage: WbG km 14,55 Ost, OT Altenhof**

Guido Schley (Geschäftsführer) Werbellinsee Marina Altenhof GmbH Altenhofer Dorfstr. 18 16244 Schorfheide OT Altenhof Tel.: 033363-46666 Mobil: 0172-3962589 E-Mail: info@werbellinsee-marina-altenhof.de Internet: www.werbellinsee-marina-altenhof.de	Liegeplätze: 160 (Bootslänge max. 15m) Strom am Steg Frischwasser am Steg Winterlager (abgeschlossene, bewachte Freifläche, Halle) Kran/Slipanlage WC , Dusche Badestelle Parkplatz	Müllentsorgung Fäkalienentsorgung Reparaturservice Bootsshop Einwinterung Winterkonservierung Gastronomie	Kanuverleih Motorbootverleih Fahrradverleih Tauchen Wasserski	
---	---	---	---	--

Steckbriefe: Bootsverleihe**Bootsverleih und WWR an der Schleuse Schöpfung****Lage: FiK km 67,3**

WWR Schöpfung Alte Mühle 16244 Schorfheide OT Finowfurt Tel.: 03335-30203 Mobil: 0172-3832074 E-Mail: info@mst-touristikfloesserei.de Internet: www.marina-eisvogel.de	Gastliegeplätze 4 Biwakplatz Wohnmobilstellplätze Spielplatz Grillplatz Einkaufsmöglichkeiten im Ort (zu Fuß erreichbar) Übernachtungsmöglichkeiten im Ort	Imbiss und Getränkeverkauf	Verleih von Kanus, Tret- und Ruderbooten für Stunden-, Tages- oder Mehrtagestouren	Öffnungszeiten Mitte April bis Mitte Oktober Mi bis Fr: 9:30 bis 17:30 Uhr Sa, So und Feiertags: 9:30 bis 17:30 Uhr nach vorheriger Anmeldung Verleih von Booten auch außerhalb der Öffnungszeiten
---	--	----------------------------	--	--

Kontakt	Ausstattung	Service	Touristisches Angebot	Bemerkung
---------	-------------	---------	-----------------------	-----------

Kanuverleih „Am Langen Trödel“

Lage: FiK km 7,5 im OT Zerpenschleuse

<p>Grit Markgraf Kanalstr. 11 16348 Wandlitz, OT Zerpenschleuse</p> <p>Tel.: 033395-70099 Mobil: 0173-2438591 E-Mail: info@am-langen-troedel.de Internet: www.am-langen-troedel.de</p>		<p>Bootsshop</p>	<p>Verleih von Kanus und Kajaks incl. Zubehör (Schwimmwesten, Gepäcktonnen)</p> <p>Spreewaldkahn / Personenkahn einschl. Bewirtung wie z.B. Kaffee & Kuchen (für bis zu 30 Pers.)</p> <p>Abenteuercamp für Familien</p>	
--	--	------------------	---	--

Kanuverleih „Mac Paddel“

Lage: FiK km 62,0; hinter der Gaststätte „Zum Goldenen Anker“

<p>Frank Kermes Biesenthaler Str. 17 16348 Marienwerder</p> <p>Tel.: 03335-31397 Mobil: 0172-1546214 Internet: www.macpaddel.de</p>		<p>Boots- und Personentransfer zum / vom Start-/ Zielpunkt</p>	<p>Verleih von Kanus und Kajaks incl. Zubehör (Paddel, Schwimmwesten, wasserdichte 6 l-Tonne, Schwamm und Leine) für Tages- und Mehrtagestouren</p> <p>Fahrgastschiffahrt mit dem Spreewaldkahn/Personenkahn einschl. Bewirtung wie z.B. Kaffee & Kuchen (für bis zu 30 Pers.)</p> <p>Individuelle Ein- bis Mehrtagestouren</p>	
---	--	--	---	--

Kanuverleih Oderberg

Lage: OHK km 85,6

<p>Karsten Förster Hermann-Seidel-Str. 62 16248 Oderberg</p> <p>Mobil: 0174-5315452 E-Mail: info@kanu-oderberg.de Internet: www.kanu.oderberg.de</p>		<p>Begleiter auf Anfrage Boots- und Personentransfer zum / vom Start-/ Zielpunkt</p>	<p>Verleih von Kanus (incl. Paddel und Schwimmwesten) Tonne oder wasserdichter Sack auf Wunsch verschiedene Tourenangebote Gruppentouren möglich Mondscheinfahrten</p>	
--	--	--	--	--

Boots- und Fahrradvermietung „Am Werbellinsee“

Lage: Werbellinsee Südspitze

<p>Herr Landmann Am See 16244 Schorfheide OT Altenhof</p> <p>Mobil: 0170-295730 Mobil: 0170-4843516 E-Mail: breten@t-online.de Internet: www.altenhof-werbellinsee.de</p>			<p>Fahrradverleih Bootsverleih (Ruderboot, Tretboot, führerscheinfreie Motorboote, Elektryacht, Elektroboote, Angelkarten)</p>	
---	--	--	--	--

Steckbriefe: Anleger

WWR Messingwerkhafen

Lage: FiK km 70,3

Liegeplätze: 6

WC und Dusche nur auf Anfrage im Bootshaus des Vereins Stahl Finow e.V

Handlungsbedarf bei Ausstattung

Anlegestelle im Unterhafen der Schleuse Drahthammer

Lage: FiK km 74,0

Liegeplätze: 2

WC gegen Gebühr im Familiengarten

Stadtpromenade Eberswalde

Lage: FiK km 77,8

Liegeplätze: 3

Handlungsbedarf bei Ausstattung

Finowkanal-Park

Lage: FiK km 77,25

Liegeplätze: 5

Frischwasser am Steg

Strom am Steg

Parkplatz

Fäkaliensorgung

Kanuverleih des Unternehmens Triangel Tours aus Container auf dem Parkplatz

Anlegestelle Schleuse Ragöse

Lage: FiK km 81,1

Liegeplätze: 6

Anlegestelle Liepe

Lage: OHK km 80,43

Anleger nur für Paddler

Fäkaliensorgung

Der Anleger am Messingwerkhafen in Eberswalde



Der Anleger am Finowkanalpark in Eberswalde



Steckbriefe: Fahrgastschifffahrt

Kontakt	Touristisches Angebot
---------	-----------------------

Fahrgastschifffahrt Neumann

Lage: am Schiffshebewerk

<p>Frank Neumann Birkenweg 18 16225 Eberswalde</p> <p>Tel.: 03334-24405 Mobil: 0172-3026535 E-Mail: neumann@schiffshebewerk-niederfinow.info Internet: www.schiffshebewerk-niederfinow.info/neumann</p>	<p>Erlebnisfahrten durch das Schiffshebewerk Sonderfahrten</p>
---	--

Fahrgastschifffahrt Oderberg

Lage: OHK km 85,6

<p>Jens Schlöbin</p> <p>Mobil: 0172-5742426 E-Mail: post@oder-schiff.de Internet: www.oder-schiff.de</p>	<p>Rundfahrten Abendfahrten Flusskreuzfahrten</p>
---	---

Forschungsschiff Solar Explorer

Lage: Werbellinsee

<p>Kulturlandschaft Uckermark e.V. Hoher Steinweg 5-6 16278 Angermünde</p> <p>Tel.: 03331-298082 Mobil: 0152-33568367 E-Mail: info@solar-explorer.de Internet: www.solar-explorer.de</p>	<p>Forschungsfahren für Erwachsene und Schüler aller Klassenstufen Seminarfahrten für Unternehmen</p>
---	---

Reederei Wiedenhöft

Lage: Werbellinsee Nordspitze

<p>Seerandstr. 23 16247 Joachimsthal</p> <p>Tel.: 033361-474 Mobil: 0171-5426867 E-Mail: info@reederei-wiedenhoeft.de Internet: www.reederei-wiedenhoeft.de</p>	<p>Seerundfahrten Schleusenfahrten</p>
--	--

*Fahrgastschiff Liberté
auf dem Finowkanal*



*Blick auf das neue und das alte Schiffshebewerk
in Niederfinow am 10. Februar 2015*



*Fahrgastschiff Oderberg
in der Schleuse Drahthammer*



Steckbriefe: Campingplätze

Kontakt	Ausstattung	Service	Touristisches Angebot	Bemerkung
---------	-------------	---------	-----------------------	-----------

Triangel Tours

Lage: Fik km 84,2

Hannes Kroel Dorfstraße 31 16248 Niederfinow OT Stecherschleuse Tel.: 033362-70437 E-Mail: info@triangeltour.de Internet: www.triangeltour.de	Zeltstellplätze: ca 25 Caravanstellplätze: 8 (Stromanschluss) Campingküche Ballspielplatz Ferienhütten Kleintierzoo WC Dusche Grillplatz Tischtennisplatte Waschmaschine Trockner	Imbiss Auswahl an Rad-, Wasser- und Fußwanderkarten Material- und Personentransport zu vereinbarter Stelle	Verleih von Kanus und Kajaks für Stunden-, Tages- und Fahrradvermietung Mehrtagestouren Tourenvorschläge Pauschalangebote Individuelle Tourenplanung kombinierte Kanu- und Fahrradtour (Tausch von Rad/Kanu an unseren Verleihstationen oder an einer vereinbarten Stelle) 5-Tage-Schnupperkurs Nordic- Walking	
---	---	---	--	--

Campingparadies Berolina am „Süßen Winkel“

Lage: Werbellinkanal OT Eichhorst

Platzleiter: Uwe Junghanns Am Werbellinsee 16244 Schorfheide OT Eichhorst Berolina Camping GmbH Tel.: 030-83222905 Tel.: 03335-237 Mobil: 0152-53614397 E-Mail: info@berolina-camping.de Internet: www.berolina-camping.de	40 Stellplätze 1 Bungalow Spielplatz Minimarkt Campingbar Imbisskiosk	Minimarkt Campingbar Imbisskiosk Eiscafe		Möglichkeiten bei touristischen Angeboten
---	--	---	--	---

Campingplatz „Voigtswiese“

Lage: Werbellinsee Nordspitze

Campingplatz Voigtswiese e.V. 16247 Joachimsthal Tel.: 033393-446 Platzleiter Tel.: 0152-06013059 E-Mail: info@campingplatz- voigtswiese.de Internet: www.campingplatz- voigtswiese.de	Naturcamping Stromanschluss sanitäre Anlagen Vereinsheim Badestelle			Möglichkeiten bei touristischen Angeboten
---	---	--	--	---

Jatour Joachimsthaler Tourismus GmbH & Co.KG, Campingplatz „Am Spring“

Lage: Werbellinsee

Am Spring 4 16247 Joachimsthal Tel.: 033363-4232 E-Mail: info@camping-spring.de Internet: www.camping-spring.de	50 Touristenstellplätze Bungalow Steganlage	Minimarkt Gastronomie	Bett&Bike Radwandern Go-Kart Bootsverleih	
---	---	--------------------------	--	--

Kontakt	Ausstattung	Service	Touristisches Angebot	Bemerkung
---------	-------------	---------	-----------------------	-----------

Campingplatz am Ruhlesee

Lage: Am Ruhlesee

Dettmann & Eilrich Biesenthaler Chaussee 24-25 16348 Marienwerder OT Ruhlsdorf Tel.: 03337-451635 E-Mail: familiencamping@gmx.de Internet: www.wake-and-camp.de	Camping	Restaurant	Bett&Bike Wasserski Tauchen Wakeboardanlage Jugendcamps	
---	---------	------------	---	--

Üderseecamp

Lage: Am Üdersee

Gerhard Kirste Am Üdersee I 16244 Schorfheide OT Finowfurt Tel.: 03335-218 Mobil: 0175-5676867 E-Mail: info@uedersee.de Internet: www.uedersee.de	Bungalows Badestrand	Gastronomie	Bootverleih Fahrradverleih	
---	-------------------------	-------------	-------------------------------	--

Steckbriefe: Unterkünfte

Kontakt	Ausstattung	Service & Touristisches Angebot
---------	-------------	---------------------------------

Liebenwalder Herberge

Lage: Liebenwalde

Beate Busse Havelstr. 1a 16559 Liebenwalde Tel. 033054-90772 E-Mail: info@liebenwalder-herberge.de Internet: www.liebenwalder-herberge.de	Ferienzimmer Ferienwohnung	Bett&Bike
--	-------------------------------	-----------

Ferienhaus Werder Biesenthaler Str. 23

Lage: am Finowkanal

Judith Papritz Birkenweg 10 16348 Marienwerder Tel.: 03335-325316 E-Mail: wpapritz@t-online.de Internet: www.Fhmarie-n-werder.de	Ferienhaus	
---	------------	--

Kontakt	Ausstattung	Service & Touristisches Angebot
---------	-------------	---------------------------------

Hotel „Am Schiffshebewerk“
Lage: Niederfinow; am Schiffshebewerk

Familie Schröder Hebewerkstr. 44 16248 Niederfinow Tel.: 033362-70099 E-Mail: kontakt@Hotel-Schiffshebewerk.de Internet: www.hotel-schiffshebewerk.de	Zimmervermietung Ferienwohnung	Gastronomie
--	-----------------------------------	-------------

Ferienhaus am See

Renate Peters Teufelsberg 10 16248 Oderberg Tel.: 033369-76943 Mobil: 0162-5100815 E-Mail: ferienhaus-peters@gmx.de Internet: www.ferienwohnungen-am-see.info	Ferienwohnung Bungalow Bootssteg Badewiese	Ruderboot für Gäste
---	---	---------------------

Ferienwohnung

Martin Fröscher Brodowiner Str. 6 16248 Oderberg Tel.: 033369-744794	Ferienwohnung	Boots- und Fahrradverleih an Gäste
---	---------------	------------------------------------

Ferienwohnung
Lage: Werbellinsee; OT Eichhorst

Diana Frömmrich Am Werbellinkanal 6 16244 Schorfheide OT Eichhorst Tel.: 03335-31499 Mobil: 0162-6669864	Ferienwohnung Bungalow Bootssteg	Verleih von Fahrrädern, Angelkahn und Faltboot an Gäste
---	--	--

Altes Kutschenhaus Werbellinsee
Lage: Werbellinsee; OT Eichhorst

Volkmar Schmidt Wildau 6 16244 Schorfheide OT Eichhorst, Wildau Tel.: 033363-449897 Mobil: 01725-615540 E-Mail: Volkmar.Schmidt@Ferienwohnung-Werbellinsee.de Internet: www.Ferienwohnungen-Werbellinsee.de	Ferienwohnung eigener Boots- und Badesteg	Fahrradverleih
---	---	----------------

Kontakt	Ausstattung	Service & Touristisches Angebot
---------	-------------	---------------------------------

Hotel&Restaurant „Pension Poppe“

Lage: am Werbellinsee

<p>Familie Poppe Dorfstr. 13 16244 Schorfheide OT Altenhof</p> <p>Tel.: 033363-3226 E-Mail: hotelpoppe@hotmail.com Internet: www.pensionpoppe.de</p>	Ferienzimmer	Boots- und Fahrradverleih an Gäste
--	--------------	------------------------------------

Schullandheim am Werbellinsee

Lage: am Werbellinsee

<p>Bildungseinrichtung Buckow e.V. Seerandstr. 7 16247 Joachimsthal</p> <p>Tel.: 033361-64740 E-Mail: info@bebuckow.de Internet: www.bebuckow.de</p>	Zimmervermietung an Schulklassen und andere Gruppen	Verkauf von Angelkarten
--	---	-------------------------

Ferienwohnung am Werbellinsee

Lage: am Werbellinsee

<p>Heike Fengler Jägerberg 1 16247 Joachimsthal</p> <p>Mobil: 0177-6525798 E-Mail: heike.fengler@web.de Internet: www.ferienwohnungen-fengler.de</p>	Ferienwohnung	Bootsverleih an Gäste
--	---------------	-----------------------

Europäische Jugendherholungs- und Begegnungsstätte

Lage: am Werbellinsee

<p>Cindy Giersch Bettina Pigard EJB Werbellinsee GmbH Joachimsthaler Str. 20 16247 Joachimsthal</p> <p>Tel.: 033363-6296 Tel.: 033363-6297 E-Mail: kontakt@ejb-werbellinsee.de Internet: www.ejb-werbellinsee.de</p>	Gästehäuser Sommerhäuser Jugendherberge Ferienhaus Sport- und Freizeiteinrichtungen Tagungsräume Bootssteg Badewiese	Imbiss Kios
--	---	----------------

Art House am Werbellinsee

Lage: am Werbellinsee

<p>Familie Malpricht Jägerberg 3 16247 Joachimsthal</p> <p>Tel.: 033361-649180 E-Mail: info@schorfheide-art.com Internet: www.art-house-werbellinsee.de</p>	Ferienwohnung	Bett&Bike Skulpturengarten
---	---------------	-------------------------------

Kontakt	Ausstattung	Service & Touristisches Angebot
---------	-------------	---------------------------------

Naturfreundehaus Üdersee
Lage: am Üdersee

<p>Üdersee-Süd 111 16244 Schorfheide OT Finowfurt</p> <p>Tel.: 03335-326529 E-Mail: info@nfh-uedersee.de Internet: www.nfh-uedersee.de</p>	<p>Zimmervermietung Badestrand Badesteg Sportplatz Grillplatz Spielplatz Naturlehrpfad Sauna Seminarräume Festsaal Bibliothek Kegelbahn</p>	<p>Bootverleih Fahrradverleih</p>
--	--	--

Steckbriefe: Gastronomie

Kontakt	Ausstattung	Service & Touristisches Angebot
---------	-------------	---------------------------------

Haus am Finowkanal
Lage: FiK km 8,0; Wandlitz, OT Zerpenschleuse

<p>Gasthaus am Finowkanal Liebenwalder Str. 55 16348 Wandlitz OT Zerpenschleuse</p> <p>Tel.: 033395-71307 Internet: www.gasthausamFinowkanal.de</p>	<p>Zimmervermietung eigener Anleger am Finowkanal</p>	<p>Gastronomie</p>
---	---	--------------------

Gaststätte „Zum Goldenen Anker“
Lage: Marienwerder; direkt am Finowkanal

<p>Winfried Peetz Biesenthaler Str. 17 16348 Marienwerder</p> <p>Tel.: 03335-7400 Internet: www.goldener-anker-marienwerder.de</p>	<p>eigener Anleger am Finowkanal</p> <p>Räume für Festlichkeiten</p>	<p>Gastronomie</p>
---	---	--------------------

Gaststätte „Der Schleusengraf“
Lage: FiK km 63,3; an der Schleuse Ruhlsdorf

<p>Familie Kaferstein Grafenbrücker Weg 4 16348 Marienwerder</p> <p>Tel.: 03335-330293 Mobil: 0172-5331991 Internet: www.DerSchleusengraf.de</p>	<p>hauseigene Steganlage für Kanuten Biergarten</p>	<p>Gastronomie</p>
--	---	--------------------

Kontakt	Ausstattung	Service & Touristisches Angebot
---------	-------------	---------------------------------

Caféhaus „Zur Teutoburg“

Lage: FiK km 67,5, an der Schleuse Schöpfung

Nadine Kmita Am Treidelsteig 6 16244 Schorfheide OT Finowfurt Tel.: 03335-451374 Internet: www.cafehaus-teutoburg.de		Gastronomie
---	--	-------------

Mühlenbistro Finowfurt

Lage: FiK km 67,5, an der Schleuse Schöpfung

Hauptstr. 129 16244 Schorfheide OT Finowfurt Tel.: 03335-330493		Gastronomie
--	--	-------------

Gaststätte „Zum Schleusenkrug“

Lage: FiK km 74,0; an der Schleuse Drahthammer

Heinz Bockisch Am Alten Walzwerk 1 16227 Eberswalde Tel.: 03334-24591 Mobil: 0172-94289119 E-Mail: info@schleusenkrug-eberswalde.de Internet: www.schleusenkrug-eberswalde.de		Gastronomie
---	--	-------------

Restaurant „Haus am Finowkanal“

Lage: direkt am Finowkanal; im Stadtgebiet von Eberswalde

Restaurant „Haus am Finowkanal“ Bergerstr. 99 16225 Eberswalde Tel.: 03334-3899441 E-Mail: info@hausamfinowkanal.de Internet: www.hausamfinowkanal.de		Gastronomie Wassersportlerkarte
--	--	--

Landhof Liepe

Lage: Liepe

Gutshof 1 16248 Liepe Tel.: 033362-619230 E-Mail: mail@landhof-liepe.de Internet: www.landhof-liepe.de	Ferienwohnung Räume für Veranstaltungen	Gastronomie Scheunenladen
--	---	------------------------------

Café, Restaurant, Pension „Seeblick“

Lage: Oderberg

Liane Haferkorn Ebers. Chaussee 20 16248 Oderberg Tel.: 033369-323 E-Mail: oderberg@cafeseeblick.de Internet: www.cafeseeblick.de	Ferienzimmer	Gastronomie
--	--------------	-------------

Kontakt	Ausstattung	Service & Touristisches Angebot
---------	-------------	---------------------------------

Gaststätte, Imbiss, „Petra´s Fischexpress“**Lage: am Werbellinkanal**

<p>Fam. Kanthak Eberswalder Chaussee 1b 16244 Schorfheide OT Eichhorst</p> <p>Tel.: 03335-330532 Mobil: 0152-23211016 Mobil: 0173-7454456 E-Mail: info@petras-fischexpress.de Internet: www.petras-fischexpress.de</p>		
--	--	--

„Café Wildau“**Lage: am Werbellinkanal**

<p>Martin Melzow (Geschäftsführer) Wildau 19 16244 Schorfheide OT Eichhorst</p> <p>Tel.: 033363-52630 E-Mail: info@cafe-wildau.de Internet: www.cafe-wildau.de</p>		<p>Gastronomie Hotelerie</p>
--	--	----------------------------------

Café „Kunst & Rad“, Radlerpoint Wildau**Lage: am Werbellinkanal**

<p>Herr Hartwig Wildau 3 16244 Schorfheide OT Eichhorst, Wildau</p> <p>Tel.: 033363-52690 Mobil: 0160 58 8104 Internet: kunstundrad@web.de</p>	<p>Ferienwohnung</p>	<p>Bett&Bike Gastronomie</p> <p>Fahrradverleih wechselnde Ausstellungen</p>
--	----------------------	---

Wirtshaus „Zum Wisent“**Lage: am Werbellinkanal; an der Schleuse Eichhorst**

<p>Thomas Landgraf Am Werbellinkanal 13a 16244 Schorfheide OT Eichhorst</p> <p>Tel.: 03335-451551 Mobil: 0171-6819619</p>		<p>Gastronomie</p>
---	--	--------------------

„Alte Fischerei“**Lage: am Werbellinsee**

<p>Werner Zobel Am See 3 16244 Schorfheide OT Altenhof</p> <p>Tel.: 033363-3141 E-Mail: post@alte-fischerei.de Internet: www.alte-fischerei.de</p>	<p>Ferienwohnung</p>	<p>Gastronomie</p>
--	----------------------	--------------------

Kontakt	Ausstattung	Service & Touristisches Angebot
---------	-------------	---------------------------------

Strandbar

Lage: am Werbellinsee

<p>Marco Wunsch Am See 3a 16244 Schorfheide OT Altenhof</p> <p>Tel.: 0160-1013384</p>	<p>Badestelle</p>	<p>Gastronomie</p>
---	-------------------	--------------------

Café Seerandperle

Lage: am Werbellinsee

<p>Katrin Prietz Seerandstraße 4b 16247 Joachimsthal</p> <p>Tel.: 033361-649137 Mobil: 0174-9174399 E-Mail: info@seerandperle.de Internet: www.seerandperle.de</p>	<p>Ferienzimmer Ferienwohnung Tagungsraum</p>	<p>Gastronomie</p> <p>Fahrradverleih</p>
--	---	--

Restaurant Aquamarin

Lage: am Werbellinsee

<p>Seerandstraße 17a 16247 Joachimsthal</p> <p>Tel.: 033361-729629 E-Mail: info@restaurant-werbellinsee.de Internet: www.restaurant-werbellinsee.de</p>		
---	--	--

Fischerei Werbellinsee, Gaststätte, „Zum Seewolf“

Lage: Nordteil Werbellinsee

<p>Volker Wolf Seerandstr. 16 16247 Joachimsthal</p> <p>Tel.: 033361-71045 E-Mail: info@fischerei-werbellinsee.de Internet: www.fischerei-werbellinsee.de</p>		<p>Gastronomie</p> <p>Verkauf von Angelkarten</p> <p>Verkauf von Fisch</p> <p>Verkauf von Räucherfisch</p> <p>Fischplattenservice</p>
---	--	---

Steckbriefe: Touristinformationen

Kontakt	Ausstattung	Touristisches Angebot	Bemerkung
---------	-------------	-----------------------	-----------

Touristinformation mit Hofcafé

Lage: Liebenwalde

Havelstraße 1a 16559 Liebenwalde Tel.: 033054-90772 E-Mail: touristeninformation@liebenwalde.de Internet: www.liebenwalde.de		Gastronomie	
---	--	-------------	--

Tourist-Info Adler Apotheke

Lage: Stadtzentrum Eberswalde; unweit Anleger Stadtpromenade

Ramona Schönfelder Touristinformation in der Adler-Apotheke Steinstraße 3 16225 Eberswalde Tel.: 03334-64520 E-Mail: tourist-info@eberswalde.de Internet: www.eberswalde.de		Ausstellung zur Stadt- und Regionalgeschichte	
--	--	--	--

Informationszentrum am Schiffshebewerk

Lage: OHK km 79,0, am Schiffshebewerk

Hebewerkstr. 70a 16248 Niederfinow Tel.: 033362-619126		Ausstellung der Wasser- schiffahrtsverwaltung	keine Anleger
--	--	--	---------------

„Krafthaus“ am Schiffshebewerk

Lage: OHK km 79,0, am Schiffshebewerk

Parkplatz 6 Lieber Schleuse 16248 Niederfinow Tel.: 033362-71377 E-Mail: schiffshebewerk-wito@barnim.de	Parkplatz		kein Anleger
---	-----------	--	--------------

Tourist-Information Eichhorst

Lage: am Werbellinkanal

Am Werbellinkanal 13b 16244 Schorfheide OT Eichhorst Tel.: 03335-330934 E-Mail: touristinfo-ei@gemeinde-schorfheide.de Internet: www.gemeinde-schorfheide.de			
---	--	--	--

Steckbriefe: Sonstiges

Kontakt	Ausstattung	Service	Touristisches Angebot	Bemerkung
---------	-------------	---------	-----------------------	-----------

Bootshaus Ruhlsdorf

Lage: OHK km 50,02

<p>Werner Urbanczyk Am Finowkanal 4 16348 Ruhlsdorf</p> <p>Tel.: 033395-70489 E-Mail: info@bootshaus-ruhlsdorf.de Internet: www.bootshaus-ruhlsdorf.de</p>	Liegeplätze: 1 WC	Imbiss	Kanuverleih	Handlungsmöglichkeiten bei Anzahl der Liegeplätze
--	----------------------	--------	-------------	---

Tauchbasis Werbellinsee

Lage: Werbellinsee

<p>Joachimsthaler Str. 20 16247 Joachimsthal Gelände der EJB</p> <p>Tel.: 03332-33310 Mobil: 0172-6094948</p>			Tauchen nach telefonischer Anmeldung	
---	--	--	--------------------------------------	--

Museum im historischen Stadtgefängnis

Lage: Liebenwalde

<p>Jörg Lehmann Marktplatz 20 16559 Liebenwalde</p> <p>Tel.: 033054-80555 Tel.: 033054-80557 Internet: www.museum-im-knast.de</p>	Heimatliche Literatur	Verkauf von Postkarten, Souvenirs, Radwanderpass Kartenmaterial	Stadtführungen nach Voranmeldung Führungen für Schulklassen und Gruppen Wechselausstellungen	
---	-----------------------	---	--	--

Binnenschiffahrts-Museum Oderberg

Lage: OHK km 85,4; in Oderberg

<p>Anke Marquardt Herm.-Seidel-Str. 44 16248 Oderberg</p> <p>Tel.: 033369-470 E-Mail: museum-oderberg@freenet.de Internet: www.bs-museum-oderberg.de</p>	Räumlichkeiten für Veranstaltungen	Touristinformation	Ausstellung zur Binnenschiffahrt Museumsschiff Riesa	
--	------------------------------------	--------------------	---	--

Messingwerksiedlung mit Wasserturm

Lage: Eberswalde; Stadtteil Finow; direkt am Finowkanal

<p>Am Wasserturm 16227 Eberswalde</p> <p>Ansprechpartner: Karl-Dietrich Laffin Wildparkstr. 7 16225 Eberswalde</p> <p>Tel.: 03334-237846 E-Mail: kdlaflin-ebw@web.de</p>			Turmbesichtigungen Gruppenführungen nach Anmeldung	Anleger Messingwerkhafen
--	--	--	---	--------------------------

Kontakt	Ausstattung	Service	Touristisches Angebot	Bemerkung
---------	-------------	---------	-----------------------	-----------

Familiengarten

Lage: Eberswalde; Stadtteil Finow; direkt am Finowkanal; Hubbrücke Eisenspalterei

Am Alten Walzwerk I I 6227 Eberswalde Tel.: 03334-384910 E-Mail: info@familiengarten-eberswalde.de Internet: www.familiengarten-eberswalde.de	Freizeitpark u.a. Tretboot- fahren Märchenwald Zauberschloss Tretautoparcour Grünes Klassenzimmer Beach-Volleyball Räume für Veranstaltungen	Tourist- information	Kanuverleih	keine direkte Anlege- möglichkeit
--	--	-------------------------	-------------	---

Zimmermanns Senf

Lage: Finowkanal; an Klappbrücke Niederfinow

Rainer Zimmermann Hebewerkstr. 81 I 6248 Niederfinow Tel.: 033362-70713 Mobil: 0173-6051437 E-Mail: info@zimmermanns-senf.de Internet: www.zimmermanns-senf.de		Verkauf von Senf	Senf-Tour Senfseminar auf Anmeldung	
--	--	---------------------	--	--

Rosenbecker Kräuterhof

Lage: Werbellinkanal; an der Schleuse Rosenbeck

An der Rosenbecker Schleuse 20 I 6244 Schorfheide OT Eichhorst Mobil: 0174-9371990 E-Mail: rosenbeckerkraeterhof@gmail.com		Kräuter- verkauf Imbiss		
---	--	-------------------------------	--	--

Die Marina Oderberg



Zum Seewolf - Gastronomie der Fischerei Werbellinsee



Die Klappbrücke in Niederfinow



3.2 In der Entwicklung befindliche wassertouristische Unternehmen als zukünftige Arbeitgeber

Der Finowkanal erstreckt sich von Liebenwalde im Westen bis nach Hohensaaten im Osten über eine Gesamtlänge von 42 Kilometern. Dabei überwindet er mit Hilfe von 13 Schleusen einen Höhenunterschied von rund 39 Metern. Eine der Schleusen, die Schleuse Zerpenschleuse ist ein Neubau und wird voraussichtlich Mitte dieses Jahres fertiggestellt. Zwei weitere Schleusen (Schöpfurth und Eberswalder Stadtschleuse) sind bereits umfassend erneuert worden. Es bleiben jedoch noch zehn historische Schleusen, an denen die rund 150 Jahre seit ihrer Erbauung ihre Spuren hinterlassen haben. In der Saison 2014 musste die Schleuse Stecher wegen dringender Wasserbaumaßnahmen am Unterhaupt für fast sieben Wochen gesperrt werden. Der Finowkanal wurde zur Sackgasse. Ein solches Szenario kann sich auf Grund des hohen Alters und des baulichen Zustands der Schleusen jederzeit wiederholen, bis hin zur vollständigen Sperrung einer Schleuse. Damit würde der Finowkanal stillgelegt und der Wassertourismus zum Erliegen kommen.

Trotz dieser fraglichen Zukunft des Finowkanals, oder gerade wegen der umfangreichen Bemühungen um seinen Erhalt und die Restaurierung der Schleusen, findet unternehmerisches Engagement mit nicht unerheblichem finanziellen Aufwand statt. Neue Angebote für Wasser- und Radtouristen und für die einheimische Bevölkerung sind am Finowkanal in der Entstehung. Damit verbunden ist die Schaffung neuer Arbeitsplätze in den Unternehmen selbst sowie indirekt in weiteren Branchen, wie Gastronomie und Handel, durch die zu erwartende Zunahme der Besucher in der Region.

3.2.1 Der Stadthafen Liebenwalde

Die Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg ist eine kommunale Arbeitsgemeinschaft (WIN-AG), die sich aus den Landkreisen Barnim, Oberhavel und Ostprignitz-Ruppin sowie den Städten Eberswalde, Oranienburg, Neuruppin, Templin, Liebenwalde und der Gemeinde Wandlitz zusammensetzt.

Das Ziel der Arbeitsgemeinschaft ist die Entwicklung eines der attraktivsten Wassertourismusgebiete Europas im Nordosten Brandenburgs. Dazu werden Projekte für die Vernetzung der wassertouristischen Infrastruktur vorbereitet.

Die Umsetzung der Projekte obliegt dann den Belegheitskommunen bzw. Landkreisen, welche sich hierzu auch einem Vorhabensträger bedienen können.

Nach den im Jahre 2011 abgeschlossenen Baumaßnahmen am Werbellinkanal, der den Finowkanal mit dem Werbellinsee verbindet, ist ein zweites großes Schlüsselprojekt der WIN-AG der Ausbau eines Teilabschnittes des Finowkanals. Der auch „Lange Trödel“ genannte Abschnitt ist der zehn Kilometer lange westliche Abschnitt des historischen Finowkanals und verbindet den Oder-Havel-Kanal bei Zerpenschleuse über den Voß- und Malzer Kanal in Liebenwalde mit der Havel. Er ist nach dem Werbellinkanal ein weiterer Schritt zur Erschließung des Nordens Brandenburgs auch für Wassertouristen ohne Bootsführerschein (mit Charterschein).

Die Maßnahmen umfassen Kanalausbau und -sanierung sowie den Neubau einer Schleuse in Zerpenschleuse, zweier Klappbrücken sowie einer Hubbrücke. Die Fertigstellung und Eröffnung des Kanalabschnittes ist für Mitte 2015 geplant. Damit wird der historische Finowkanal wieder auf seiner ursprünglichen Länge von 42 Kilometern durchgängig auch für motorisierte Boote befahrbar sein. Durch den führerscheinfreien Anschluss an die Obere Havel und ihre Kanäle gewinnt die Finowkanal-Region bei Wasserwanderern deutlich an Attraktivität. Es wird mit einem spürbaren Anstieg besonders in der motorisierten Schifffahrt gerechnet.

Der Stadthafen Liebenwalde entstand als direkte Folge der infrastrukturellen Maßnahmen am revitalisierten Kanalabschnitt und zeigt beispielhaft die Abhängigkeit von zielgruppengerechter Wasserinfrastruktur und wassertouristischen Angeboten. Eine sinnvolle und funktionierende Wasserinfrastruktur ist die Voraussetzung für die Ansiedlung von Unternehmen und somit die Schaffung von Arbeitsplätzen. Am Stadthafen in Liebenwalde sollen zukünftig Wasserwanderer mit ihren Kanus und Motorbooten eine Anlege- und Servicestation vorfinden. Er wird das Eingangstor aus

Richtung Westen in den Finowkanal darstellen. Eine weitere Zielgruppe, insbesondere für den gastronomischen Bereich, sind die zahlreichen Radfahrer. Jährlich passieren mehr als 30.000 Radtouristen auf dem Fernradwanderweg Berlin-Kopenhagen die Stadt Liebenwalde. Veranstaltungen wie das Hafenfest sollen vorrangig die Bürger der Stadt und der umliegenden Ortschaften auf das Hafengelände locken.



Stand der Baumaßnahmen am Stadthafen Liebenwalde am 14. Juni 2013

Als Eigentümer hatte die Stadt Liebenwalde das gesamte Hafengebiet in zwei Losen ausgeschrieben. Den Zuschlag ist dem Verein Christiani e.V. mit seiner Tochtergesellschaft SDL Soziale Dienstleistungs GmbH erteilt worden. Das Unternehmen hat nun als Betreiber die Bewirtschaftung des Stadthafens, des Restaurants sowie der Kanu-Einsetzstelle und der Wohnmobilstellplätze übernommen. Mit dem Unternehmen schloss die Stadt Liebenwalde einen gestaffelten Pachtvertrag über fünf Jahre mit der Option einer Verlängerung.

Die Finanzierung des Projektes ist eine Kombination von Mitteln des Landes Brandenburg aus der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsförderung, Bundes- und EU-Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung. Die Gesamtkosten belaufen sich dabei auf rund zwei Millionen Euro. Eine Umsetzung des Projektes wurde in nur zwei Jahren seit Antragstellung realisiert. Die Eröffnung des Hafens begingen Verantwortliche und Besucher am 28. März 2014 mit einem Festakt und einer symbolischen Schlüsselübergabe.



Feierliche Eröffnung des Stadthafens Liebenwalde am 28. März 2014

Das Hafengebäude besteht aus vier achteckigen Gebäuden, die durch kurze Flure miteinander verbunden sind. Darin untergebracht sind: ein Versorgungstrakt mit Küche als Hafen-Bistro, zwei Aufenthaltsbereiche mit 40 Sitzplätzen bzw. der „Kapitäns-Lounge“ (ein Aufenthaltsraum mit gemütlichen Ledergarnituren und Kamin) sowie ein Sanitärbereich mit Duschen, WC und Behinderten-WC. Im Außenbereich befinden sich ein Wasserwanderrastplatz, ein Kinderspielfeld, PKW- und Motorradparkplätze und Fahrradständer sowie zehn Wohnmobilstellplätze. Das 1,50 Meter tiefe Hafenbecken mit 32 Liegeplätzen ist eigens für den Stadthafen Liebenwalde ausgehoben worden. An den Stegen stehen dem Wassertouristen Anschlüsse für Strom und Wasser zur Verfügung. Weiterhin ist die Entsorgung von Abfall und Fäkalien möglich.



Der Stadthafen Liebenwalde am 31. Juli 2014



Der Stadthafen Liebenwalde am 31. Juli 2014

Bisher setzt der Stadthafen Liebenwalde fast ausschließlich auf Radtouristen und Einheimische als Hauptzielgruppe der Gastronomie, da eine Anfahrt des Hafens mit Motorbooten derzeit auf Grund der andauernden Baumaßnahmen an Brücken und Schleuse noch nicht möglich ist. Wenn auch der Anleger mit Eröffnung des revitalisierten Kanalabschnittes in Betrieb geht, werden hier außerdem Kanus und Fahrräder an Touristen verliehen. Eine Konkurrenz zwischen Stadthafen Liebenwalde und der unmittelbar benachbarten Marina Liebenwalde sehen die Betreiber beider Unternehmen nicht.



Paddler im Hafenbecken des Stadthafens Liebenwalde

Bisher sind im Hafen Liebenwalde drei vollwertige Arbeitsplätze unter anderem im gastronomischen Bereich und in der Betreuung der Hafenanlage (Hafenmeister) geschaffen worden. Weiterhin werden Jugendliche, die sich in der Betreuung von Christi e.V. Hofgemeinde Falkenhorst befinden, hier bei bestimmten Tätigkeiten einbezogen.

Der Stadthafen Liebenwalde ist ein Beispiel dafür, dass auf Investitionen in die wasserbauliche Infrastruktur Investitionen von Unternehmen in wassertouristische Angebote folgen, wodurch Arbeitsplätze in der Region im Bereiche des Wassertourismus entstehen. Auf einem ähnlichen Weg sind auch unsere irischen Projektpartner South Tipperary County Council. Hier investiert die öffentliche Hand in den Bau von Kanueinsatzstellen am Fluss Suir, um diesen für den muskelbetriebenen Wassersport zu erschließen. Im Anschluss sollen sich Kanuverleiher, Biwakplätze und Servicestationen in der Region ansiedeln und Angebote für den Wassertourismus entwickeln.

3.2.2 Der MarinaPark in Eberswalde

Privatinvestor mit großen Plänen

Die Geschichte der ehemaligen städtischen Badeanstalt in Eberswalde direkt am Finowkanal geht bis in das Jahr 1875 zurück. Das heute unter Denkmalschutz stehende Hauptgebäude wurde allerdings erst 1926 errichtet. Im Jahre 1909 wurde auf dem benachbarten Areal die Versuchsfunkstelle für Telegraphenbau eröffnet.

Nachdem die Badeanstalt 1989 ihre Tore schloss, kaufte 20 Jahre später der Privatinvestor Alf Dürre das Gelände, um daraus einen Ferienpark zu entwickeln. Später kam auch noch das Areal der ehemaligen Rundfunkversuchsstation hinzu, sodass das gesamte Gelände nunmehr etwa 70.000 Quadratmeter umfasst.

Die Pläne, das Areal und die vorhandene historische Bausubstanz in ein attraktives Zentrum für Touristen und Eberswalder zu verwandeln, erfuhren in der Planungsphase mehrfache Änderungen und Anpassungen seitens des Investors.



Das restaurierte Eingangsportal der ehemaligen Badeanstalt am 2. März 2015

In den Nebengebäuden der ehemaligen Badeanstalt sollen nach Umbau sechs Ferienwohnungen mit insgesamt 14 Betten sowie eine Herberge mit zehn Betten in fünf Zimmern Platz finden.

Aus Scheunen und Baracken im nordwestlichen Bereich sollen nach Umbau gemütliche Herbergen und Ferienhäuser entstehen. Die Fläche zwischen der Badeanstalt und der ehemaligen Rundfunkversuchsstation bleibt erhalten und wird als ansprechende Grünanlage gestaltet. Die Gebäude der Versuchsanstalt selbst sollen unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes entsprechend wieder aufgebaut werden und einen neuen Zweck als Ferienwohnungen erfüllen. Die beiden Schwimmbecken der einstigen Badeanstalt will Alf Dürre reaktivieren, sodass Besucher zukünftig wieder ein Schwimmer- und ein Nichtschwimmerbecken zur Verfügung stehen wird.

Das Wasser für die Becken kommt aus dem Finowkanal, dem mehrere Gutachten Badetauglichkeit bescheinigt haben. Bereits jetzt gibt es Anfragen von ortsansässigen Vereinen, die die großen Becken zu Trainingszwecken nutzen wollen. Geplant sind weiterhin ein Museum, ein

Restaurant, ein Kinderspielplatz, ein Campingplatz sowie 58 Caravanstellplätze. Sanitäre Anlagen für Camper und Wassersportler finden in den restaurierten Gebäuden der Badeanstalt Platz.

Das Hafenbecken für die entstehende Marina wird neu angelegt und wird für Bootsfahrer direkt vom Finowkanal aus zu erreichen sein. Nach Fertigstellung bietet die Steganlage 15 Liegeplätze mit Anschlüssen für Frischwasser und Strom. Der Treidelweg wird zukünftig u-förmig um das Hafenbecken herumgeführt. Dadurch erhalten Radfahrer und Spaziergänger einen direkten Blick auf das Geschehen im Hafen. In einen Neubau zieht das Winterlager für Motorboote ein. Besuchern, die den MarinaPark auf dem Landweg erreichen, bietet zukünftig ein Bootsverleih die Möglichkeit, den Finowkanal zur Abwechslung auch von der Wasserseite aus zu erleben.



Der Stand der Bauarbeiten im MarinaPark Eberswalde am 2. März 2015



Bereits im August 2011 reaktivierte Herr Alf Dürren Imbiss, der nun ein kleines Angebot an Speisen und Getränken bereithält. Eine Eröffnung des gesamten Areals ist für den 31. März 2015 geplant. Die endgültige Fertigstellung aller Baumaßnahmen wird sich jedoch noch bis in das Jahr 2016 hinziehen. Die geschätzten Baukosten belaufen sich auf 1,6 Millionen Euro.

Der MarinaPark Eberswalde setzt somit nicht ausschließlich auf den reinen Wassertourismus sondern schafft auch Angebote für angrenzende Tourismusbereiche. Eine solche Herangehensweise ist sinnvoll, um auf lange Sicht wirtschaftlich agieren zu können.

Während des Arbeitsbesuches beim Partner AB Göta kanalbolag in Schweden zeigten sich bei der Besichtigung eines Anbieters im Tourismussektor verwandte Tendenzen. Hier wurde eine ehemalige Glasfabrik in Borenhult zunächst als Jugendherberge hergerichtet und betrieben. Später kamen zwei Apartments mit Küche und mehrere Zimmer mit Gemeinschaftsküche hinzu. Nach nunmehr sechs Jahren verfügt der Familienbetrieb über insgesamt 74 Betten. Das Angebot vor Ort wurde um einen Fahrrad- und einen Kanuverleih, Wohnmobilstellplätze, ein Café und einen Anleger am Götakanal ergänzt. Weitere Fahrradverleihstationen befinden sich unter anderem im nahe gelegenen Motala, wodurch auch einzelne Fahrstrecken in der Vermietung angeboten werden können. Der Rücktransport der Räder liegt in der Verantwortung des Familienunternehmens. Kürzlich kaufte der Betreiber zusätzlich das Haus an der Schleuse Borenhult, für das eine weitere Fahrradverleihstation und ein Souveniergeschäft geplant sind.

Die ehemalige Glasfabrik Borenhult (Schweden)



3.2.3 Die Bootsfabrik Wolfsmarina

Der Bootsbau-/handelsbetrieb „Bootdiscount Seerose“ ist ein kleines Familienunternehmen im Technologie- und Gewerbepark Eberswalde, welches sich in den Bereichen des Bootsbaus und des Bootshandels im Kleinbootbereich betätigt. Produziert wird dabei vornehmlich in Osteuropa, teils mit vielen eigenen Formen, aus denen die späteren Boote aus GFK (Glasfaserverstärkter Kunststoff) hergestellt werden. Zudem wird die Angebotspalette mit Booten anderer Werften und Schwimmstegmodulen ergänzt.

In Kürze wird das Unternehmen seinen Sitz auf das Gelände der ehemaligen Papierfabrik Wolfswinkel in der Eberswalder Straße 27 verlegen (Standort-Koordinaten: 52°50'27.6"N 13°45'42.6"E / 52.840987, 13.761832). Geplant ist dort auch eine Marina zur Erweiterung des Angebotes für den Wassertouristen direkt im Zentrum des Finowkanals. Im Westen führt der Finowkanal über sieben Schleusen bis nach Liebenwalde, in östlicher Richtung sind es sechs Schleusen bis zum Schiffshebewerk Niederfinow. In unmittelbarer Nähe befindet sich der Familiengarten Eberswalde. Die Anbindung an den von Radtouristen sehr beliebten Treidelweg ist durch die Hubbrücke Eisenspalterei in nur rund 300 Metern Entfernung gegeben.

Der neue Name „Bootsfabrik Wolfsmarina“ ist in Anlehnung an die alte Bezeichnung für das Gelände „Papierfabrik Wolfswinkel“ entstanden.

Nach Abschluss der notwendigen Baumaßnahmen wird die Bootslagerhalle vom derzeitigen Standort im Technologie- und Gewerbepark Eberswalde in die neu aufzubereitende Systembetonhalle der ehemaligen Papierfabrik umziehen. Diese befindet sich unmittelbar an der rund 110 Meter langen Kaimauer.

Mit ca. 1300 Quadratmetern statt wie bisher ca. 800 Quadratmetern wird hier deutlich mehr Hallenfläche zur Verfügung stehen. Geplant ist der Umzug bis spätestens März 2016, um die neue Wassersportsaison bereits am neuen Standort zu beginnen.

Durch die Lagerhallenvergrößerung bietet sich zukünftig auch die Möglichkeit, sich dem stark boomenden Hausbootmarkt zuzuwenden und diese Boote zu entwickeln und anzubieten.



Das Gelände der künftigen Bootsfabrik Wolfsmarina liegt direkt am Finowkanal

Zur Zeit stehen ca. 120 unterschiedliche Neubooten zur Ansicht und zum Kauf bereit. Neben Kanus und Kajaks, Tretbooten und Sportbooten können auch Schwimmstegsysteme erworben werden. Angeboten werden unter anderem die Bootsmarken Farello, Nautimo und Colano, aber auch klassische DDR-Modelle wie das legendäre Ruderboot vom Typ ANKA, das Motorboot Trainer IV (ein beliebtes Begleitboot verschiedener Sportvereine) sowie Motore der Hersteller Yamaha, Suzuki, Mercury, Honda und Torqeedo. Das Angebot wird von Jahr zu Jahr weiter ausgebaut.

Das an die Systembetonhalle angrenzende ehemalige Kesselhaus, welches ebenso direkt an der Kaimauer liegt, soll nach baulicher Instandsetzung als Winterlager für interessierte Bootseigner dienen. Da dieses Gebäude unter Denkmalschutz steht, sind viele bauliche Auflagen zu beachten. Der Ausbau gestaltet sich somit sehr kostenintensiv und wird erst in den nächsten Jahren erfolgen können. In der Übergangszeit und auch später als preiswertere Alternative zu einem überdachten Winterliegeplatz werden Freiland-Winterliegeplätze angeboten.

Zukünftig kann im Frühjahr und Herbst das Boots-kranen für Bootsbesitzer angeboten werden. Dafür steht bereits jetzt ein 13t-Mobilkran zur Verfügung. Probefahrten mit ausgewählten Neubooten aus dem Sortiment werden mit dem neuen Standort direkt am Finowkanal dann ebenso möglich sein.

Da der Finowkanal vor der Kaimauer eine überdurchschnittliche Breite aufweist, wird angestrebt, in Absprache mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde, eine kleine Schwimmsteganlage für ca. 20 Boote anzubieten, die vorrangig für Gastlieger zur Verfügung stehen soll. Geplant sind weiterhin Sanitäreinrichtungen mit Dusche und Waschmaschine gegen Gebühr. Aus Kostengründen ist derzeit eine anfängliche Lösung in Form eines Containers denkbar, der später durch einen Festausbau ersetzt werden kann. Wasser- und Stromanschlüsse werden Wasserwanderer künftig direkt an der Kaimauer gegen Gebühr vorfinden, ebenso wie einen W-Lan-Zugang.

Das wassertouristische Angebot wird durch die Vermietung von Kanus/Kajaks und Tretbooten erweitert. Vor Ort wird ein Spiel- und Erholungsplatz die Kleinen und junggebliebenen Gäste erfreuen. Kurze Wege zum nächsten Bäcker oder zwei Supermärkten (nur 200 Meter), Tankstelle (nur 300 Meter), Bushaltestelle (nur 200 Meter), nächster Briefkasten nur (400 Meter) machen die Wolfsmarina zusätzlich attraktiv.

Zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten

Das stark verfallene, westlich in Richtung Wolfswinkler Schleuse direkt am Ende der Kaimauer gelegen Gebäude der ehemaligen Tischlerei, könnte nach baulicher Ertüchtigung entweder als saisonaler Imbiss/Café für den Wassertourismus, als Wohngebäude oder in Unterkünfte parzelliert als Ferienappartements zur Verfügung stehen.

Da vor der Hallenrampe an der südlichen Betonhallenseite noch Bahngleise vorhanden sind, wäre seitens des Unternehmers der Erwerb zweier ausrangierter Reisezugwagen der DB denkbar, die einmal als Schlaf-, Speise- und Aufenthaltswaggons hergerichtet werden könnten. Als einfache Unterkunftsabteile wären für Wasserwanderer, Kinder- und Jugendgruppen einzigartige und preiswerte Übernachtungen direkt am Finowkanal gewährleistet. Diese wären zudem hervorragend mit Kanu- oder Ruderboottouren als Abenteuerurlaub mit Lagerfeuer, Grillen und vielem mehr kombinierbar. Auch Übernachtungen im eigenen Zelt sind vorstellbar.

Vor der Kaimauer könnte der Unternehmer an einer Stelle eine alte Schute, welche bereits vorhanden ist, als Schwimmbecken (kein Finowkanalwasser) ähnlich wie an der Arena Treptow in Berlin umfunktionieren. Somit würde sich auch der nicht motorisierten Jugend eine Alternative zu umliegenden Seen bieten, welche nur durch lange Anfahrten zu erreichen sind.



Die Schute – möglicherweise in Zukunft ein Schwimmbecken

Zwischen altem Kesselhaus und Kaimauer könnte feiner Ostsee-Sand aufgeschüttet und somit Sonnenliegeplätze mit Liegestühlen für das Sonnenbaden geschaffen werden.

Denkbar für die Zukunft wären weiterhin Hausbootvermietungen. In Zusammenarbeit mit bereits aktiven Vercharternern könnte ein Start- bzw. Zielhafen entstehen, von dem die Kunden ihre Hausboottour zum Beispiel zur oder von der Müritz oder den Berliner Gewässern starten oder auch beenden können.

Im Gegensatz zum MarinaPark Eberswalde befinden sich die baulichen Instandsetzungsmaßnahmen auf dem zukünftigen Gelände der Bootsfabrik Wolfsmarina noch im Anfangsstadium.

Die Planungen zur Entwicklung des Geländes mit dem Bootsbau-/handelsbetrieb „Bootdiscount Seerose“ und der Wolfsmarina zum zukünftiges Angebot für Touristen und Einheimische sind vielversprechend.

Wenn sich die Pläne des Unternehmers vollumfänglich realisieren lassen, entstünden hier Arbeitsplätze für die ansässige Bevölkerung in folgenden Bereichen:

- Wassersport-Zubehörverkauf
 - Motoren- und Reparaturwerkstatt
 - Schleif- und Anstricharbeiten
 - Bootssattlerarbeiten (Polster, Verdecke)
 - Bootsanhänger und Trailerbau
 - Boots-Check Stützpunkt für Bootsgutachten
 - Gastronomie
 - evtl. Fäkalienabsaugung & Wassertankstelle
-

3.3 Erweiterung der Arbeitsfelder durch den Ausbau wassertouristischer Angebote

Neben den neuen wassertouristischen Unternehmen, die sich am Finowkanal bereits angesiedelt haben, oder sich, wie die Bootsfabrik Wolfsmarina, noch in der Planung und am Beginn der Umsetzungsphase befinden, können auch bereits etablierte Unternehmen den Wassertourismus bereichern. Durch die Entwicklung neuer Angebote für den Wassertouristen entstehen wiederum neue Arbeitsfelder, die ganz eigene Anforderungen und Voraussetzungen an den Arbeitnehmer stellen.

Besonders dem Wassertourismus wird in den nächsten Jahren ein positives Wachstum vorausgesagt. Die damit verbundenen Chancen und Potenziale für eine Region dürfen nicht zu spät erkannt oder gar ungenutzt gelassen werden. Denn wie die Vergangenheit bereits mehrfach zeigte, können und werden ganze Bereiche der produzierenden Industrie ins Ausland verlegt, um auf Grund geringerer Lohnkosten günstiger produzieren zu können und dadurch wettbewerbsfähig zu bleiben. Mit der Auslagerung von Produktion (z.B. in der Automobil- und Telekommunikationsindustrie) geht immer auch ein Verlust an Arbeitsplätzen in Deutschland einher.

Tourismus hingegen lässt sich nicht auslagern! Arbeitsplätze im Tourismus, also auch im Wassertourismus, sind immer eine Chance für die Region und die Menschen, in ihrer Heimat oder ihrem Wohnort eine berufliche Tätigkeit auszuüben. Arbeitsplätze im touristischen Bereich kommen immer den Mensch in der touristischen Region zugute. Dies setzt jedoch voraus, dass touristische Potenziale erkannt und touristische Angebote rechtzeitig entwickelt werden.

3.3.1 Das Biberfloß

Seit 2011 vermietet die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Region Finowkanal ein Floß für Tagestouren auf dem Finowkanal an Einheimische und Touristen. Nach einer Einweisung mit theoretischem und praktischem Teil kann jeder über 18 Jahren auch ohne Bootsführerschein das Floß auf dem Finowkanal fahren.

Bei dem Biberfloß handelt es sich technisch gesehen um einen Motorkatamaran aus dem Baujahr 2011. Der Doppelrumpf besteht aus Aluminium, der Aufbau aus Holz. Das Floß hat eine Gesamtlänge von 5,85 Metern bei einer Breite von 2,95 Metern und einem Tiefgang

von 0,30 Metern. Angetrieben wird es von einem Honda-Benzinmotor aus dem Jahr 2010 mit einer Leistung von 3,68 kW. Ausgestattet ist das Biberfloß mit einem wassergespülten WC, einem Grill sowie Tischen und Stühlen. Vorgeschriebene Rettungswesten sind an Bord vorhanden.



Das Biberfloß auf dem Finowkanal

Das Mieten ist innerhalb der Schleusensaison am Finowkanal von Mitte April bis Mitte Oktober täglich halbtags oder ganztags möglich. Stark nachgefragt sind vor allem die Wochenenden und Feiertage (1. Mai, Herrentag, Pfingsten) sowie die Zeit in den Sommerferien. Die Tage innerhalb der Woche bieten, abgesehen von den Ferienzeiten, noch großes Potenzial für die Steigerung der Auslastung. Neue Zielgruppen wie Seniorenresidenzen und Behinderteneinrichtungen bieten dieses Potenzial für Anmietungen an den Arbeitstagen, das stärker angesprochen werden muss.

Eine Auswertung der Auslastung des Biberfloßes der letzten Jahre basierend auf den Kalendertagen der Schleusensaison zeigt eine stetig steigende Nachfrage sowohl bei Einheimischen als auch Touristen.

Auslastung:	2011 – 17 %
	2012 – 28 %
	2013 – 31 %
	2014 – 47 %

Für das Jahr 2015 wird eine weitere Steigerung der Auslastung erwartet. Es entwickelt sich verstärkt ein fester Kundenstamm, der wiederholt das Biberfloß mietet und über Mundpropaganda neue Kunden wirbt.

Eine Betrachtung der Nutzergruppen zeigt eine von Beginn an starke Nachfrage des Biberfloßes vor Ort. Eberswalde belegt dabei jedes Jahr erneut Rang 1, gefolgt von angrenzenden Regionen der Schorfheide und Chorin sowie des weiteren Barnim, der Uckermark und Märkisch Oderland. Aber auch aus Bernau und Berlin kommen die Kunden, deren Anzahl stetig steigt. Auch hier wird ein verstärktes Marketing weitere Tagestouristen für unser Angebot interessieren und in die Region locken. Bisher eher die Ausnahme bilden Touristen aus weiter entfernten Regionen Deutschlands, wie Potsdam, Lübeck, Leverkusen, Hannover oder Düsseldorf.

Bisher nutzen unsere Kunden das Floß unter anderem für Geburtstage und Kindergeburtstage, andere Familienfeste sowie Firmen- und Familienausflüge. Zu Veranstaltungen in der Region, wie dem Straßenkulturfest FinE in Eberswalde, dem Flößerfest in Finowfurt oder der Solarbootregatta auf dem Finowkanal, bietet die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Region Finowkanal kostenlose „Schnuppertouren“ mit dem Biberfloß an. Auf diese Weise sollen Neukunden gewonnen werden, die ihrerseits das Biberfloß über Mundpropaganda weiterempfehlen. Der Flyer, der in den Tourist-Informationen der Region ausliegt und bei Veranstaltungen an Infoständen verteilt wird, ist ein weiteres werbe-wirksames Medium.

Bisher kann die Vermietung des Biberfloßes für sich betrachtet nicht kostendeckend betrieben werden, da der Kredit für den Erwerb des Objektes abbezahlt werden muss. Hinzu kommen Kosten für Versicherung, Kraftstoff, die Entsorgung von Fäkalien, Kosten für Reparatur- und Wartungsarbeiten sowie Personalkosten.

Sollte sich der Trend der stetig steigenden Nachfrage in der Zukunft weiter fortsetzen, einhergehend mit einer effektiveren Auslastung auch an den Arbeitstagen innerhalb der Woche, kann eine Ausweitung der Floßflotte angestrebt werden. Dadurch könnten zukünftig effektive Arbeitsplätze entstehen. Im Zusammenhang mit der Vermietung des Biberfloßes sind verschiedene Tätigkeitsfelder mit unterschiedlichen Ansprüchen abzudecken.

1. Organisation:

Kontakt zu Kunden, Terminvergabe und Buchung, Absprachen, Abschluss von Verträgen, Rechnungswesen

2. Marketing:

Vermarktung des Angebotes im Internet, auf Festen, Veranstaltungen und Messen, in Printmedien auch von Drittanbietern

3. Betreuung des Floßes:

Übergabe und Einweisung am Anleger, Erreichbarkeit für Kunden im Notfall, Entleerung Abwasser, Betankung, Reinigung und kleine Reparaturen, Wartung in Winterpause (Farbanstrich etc.)



Das Biberfloß als touristisches Angebot auf dem Finowkanal

3.3.2 Solarboote als Charterangebot am Finowkanal

Eine Studie der Berliner Unternehmensberatung ProjectM stellt im September 2013 fest:

„Leise auf dem Kanal dahin gleiten mit einem leicht zu steuernden und familiengerechten Elektro-Solarboot, das es nirgendwo sonst gibt, soll künftig ein auch überregional nachfragewirksames Angebots- und Qualitätsmerkmal für das Revier darstellen. Elektromobilität auf dem Wasser wird für den Finowkanal und die Region zu einem Markenzeichen und zentralen Imagefaktor.“



Ein Solarboot auf dem Finowkanal

Nichts läge näher, als für die Vercharterung auf den führerscheinfreien Gewässern einen eigenen Hausboottyp zu entwickeln, wie er in der Studie des Solarbootvereins Berlin-Brandenburg e.V. „Finowkanal Solar Vision“ im Jahr 2012 erstmals postuliert wurde. Kanäle haben kaum Strömung; die Geschwindigkeit ist auf 6 km/h beschränkt. Durch den Baumbestand entlang der Ufer sind die Boote vor Wind geschützt. Naturschutz spielt eine zunehmend wichtige Rolle bei der Planung und Weiterentwicklung touristischer Angebote. Kein Bootstyp eignet sich besser für diese ruhigen Binnenwasserwege als ein Boot mit elektrischem Antrieb, das seine Energie während der Fahrt und der Liege- bzw. Wartezeiten kontinuierlich, umweltfreundlich und kostenlos über die an Bord mitgeführten Solarmodule bezieht.

Die Technologie solarelektrischer Bootsantriebe ist ausgereift. Der Betrieb eines Solarbootes ist denkbar einfach; der technische Wartungsaufwand ist minimal.

Anders als herkömmliche Kunststoff- und Stahlyachten erfordert die Herstellung eines Solar-Hausbootes in Pontonbauweise keine aufwändigen Technologien. Der in der genannten Studie postulierte modulare Hausboottyp lässt sich vor Ort durch ansässige Handwerksunternehmen herstellen und betreiben. Arbeitsplätze entstehen direkt am Kanal. Aufgelassene Fabrikgebäude existieren reichlich. Arbeitskräfte stehen lokal in ausreichender Zahl zur Verfügung. Alles Geld bleibt in der Region.

Die weiter oben genannte Zahl von 114 Euro/Tag bezieht sich auf das Vorhandensein von Charterunternehmen vor Ort. Am Finowkanal existiert ein sehr geeigneter und überwiegend ungenutzter Hafen im Bereich des früheren Messingwerks. Im Umfeld des Hafens stehen alte Fabrikgebäude, die sich für die Einrichtung einer Hausbootmanufaktur eignen würden. Ein noch immer ungenutztes Gebäude am Hafen, das so genannte Trafobau, könnte als Charterbüro hergerichtet werden. Zudem bietet sich hier die Einrichtung eines kleinen Cafés mit Arbeitsplätzen in der Gastronomie und einer Versorgungsstation für Bootsfahrer und Radtouristen an. Für die Reinigung und Versorgung der Hausboote entstehen neue Arbeitsfelder. Ausrüster würden für die komplette Ausstattung der Hausboote von der Bettwäsche bis zu den Lebensmitteln sorgen. Ein mobiler Wartungsbetrieb würde die Hausboote im Fall eines technischen Problems unterwegs betreuen.

Die Boote können fast überall auch von Land aus erreicht werden. Ein Tourmanagement vermittelt Fahrten zu entlegenen Zielen. Das Kloster Chorin, das Historische Luftfahrtmuseum in der Gemeinde Schorfheide, der Geopark, das Jagdschloss Groß Schönebeck oder das Binnenschiffahrtsmuseum in Oderberg könnten mithilfe externer Dienstleister per Kremser, Minibus oder Mietfahrrad in das wassertouristische Angebot eingebunden werden. Zusätzliche Rückgabestationen an beiden Enden des historischen Finowanals ermöglichen die Einwegcharter und bieten Kombifahrten im Verbund mit Fahrradverleih oder Rückholdienst an, so dass auch an den abgelegeneren Abschnitten des Kanals eine neue wirtschaftliche Belebung stattfindet.



Solarbootregatta auf dem Finowkanal

Wie das britische Beispiel zeigt, siedeln sich im Umfeld von Charterstationen viele weitere Betriebe an, die ihrerseits zu einer enormen Bereicherung des Arbeitsmarktes beitragen.

Die Vielzahl von Möglichkeiten – anderswo längst entwickelt – ließe sich ohne großen Aufwand auch am Finowkanal erzielen. Rückgrat einer solchen Entwicklung ist allerdings die mit 250.000 € veranschlagte Entwicklung des „Finowmaß-Solarhausbootes“, für das der Solarbootverein Berlin-Brandenburg e.V. ein Konzept bereits vorliegen hat. Zudem ist Planungssicherheit nötig. Ohne dauerhaft und zuverlässig funktionierende Schleusen gibt es keine wirtschaftliche Entwicklung im Finowtal.

3.3.3 Der Finowkanal-Lotse – eine touristische Dienstleistung am Finowkanal

Auf der Grundlage seines ersten ehrenamtlichen Einsatzes an einer Schleuse am Finowkanal entwickelte Herr Ginnow-Merkert die Idee, Bootstouristen auf dem Finowkanal auf Wunsch „Finowkanal-Lotsen“ zur Verfügung zu stellen. Es zeigte sich, dass manche Bootstouristen vor ihrer ersten Befahrung des Finowkanals besorgt sind, vor allem, weil sie sich unsicher über das korrekte Verhalten während der ersten Schleusendurchfahrt sind.

Der „Finowkanal-Lotse“ ist ein Tourismusführer, der mit dem Finowkanal und seinen angrenzenden Sehenswürdigkeiten vertraut ist. Er kennt sich mit den Befahrungsregeln und Schleusenzeiten aus, hat die Telefonnummern der einzelnen Schleusenwärter zur Hand und kann aufgrund seiner Kontakte zu örtlichen Ansprechpartnern, seine Gäste schnell über Öffnungszeiten eines Restaurants, des Getränkemarktes, das Angebot einer Marina, Ausflugsziele, Brückenhavarien oder Ansprechpartner in Notfällen informieren.

Der Finowkanal-Lotse wird per Internet gebucht oder durch den Yachtvercharterer vermittelt.

Finowkanal-Lotsen begleiten nicht nur individuelle Bootsreisende. Sie sind ebenso für Fahrten mit Passagierschiffen oder kleinen Kreuzfahrtschiffen buchbar, wie sie neuerdings vermehrt den Finowkanal befahren.

Im Rahmen der praktischen Erprobung des ESF-geförderten Projektes „Leinen los – Zukunft und Jobmotor Wassertourismus“ setzte Herr Ginnow-Merkert seine theoretischen Ansätze zum Arbeitsfeld des Finowkanal-Lotsen auf dem Passagierschiff „Oderberg“, dem Flusskreuzfahrtschiff „Liberté“ und der Yacht „El Refugio“ des Vercharterers Linsen Boating Holiday in die Praxis um.



Die „El Refugio“ wurde auf ihrer Fahrt von einem Finowkanal-Lotsen begleitet

Erfahrungsbericht von Hartmut Ginnow-Merkert:
Die bei älteren Anwohnern aus der Region beliebten Passagierfahrten mit der „Oderberg“ wurden durch die Erzählungen des Finowkanal-Lotsen über die Geschichte des Weinanbaus in Niederfinow, über die Beteiligung des in Hohenfinow ansässigen Politikberaters des letzten Kaisers am Ausbruch des Ersten Weltkrieges, die eiszzeitliche Vorgeschichte des Finowtals oder die Renovierungsarbeiten an der Villa Macherslust bereichert. Der Betreiber der „Oderberg“ fühlte sich durch die in der Saison 2014 gewonnenen Erfahrungen ermutigt, sein Fahrtprogramm für 2015 zu intensivieren. Die Passagiere der „Oderberg“ berichteten begeistert davon, wie schön es sei, dass man auf dem Finowkanal wieder mit einem Passagierschiff fahren könne. Viele fühlten sich emotional wieder mit dem Finowkanal verbunden und bereicherten ihrerseits den Finowkanal-Lotsen mit neuen Geschichten und Erlebnissen.

Bei der Fahrt auf der „Liberté“ war durch die Vermittlung des Finowkanal-Lotsen der rbb mit einem Film-team an Bord, welches für einen Bericht am 25. August 2014 des rbb drehte. Interessant waren vor allem die Bemerkungen der Gäste, die den Kapitän baten, künftig solche Fahrten nur noch auf dem Finowkanal anstatt auf dem parallel verlaufenden Oder-Havel-Kanal durchzuführen. Kapitän Magner erwähnt im rbb-Interview, der Finowkanal sei „anders als der [UNESCO-Welterbe] Canal du Midi, aber schöner“. Noch Wochen nach dem Einsatz erhielt der Finowkanal-Lotse Zuschriften begeisterter Passagiere aus Süddeutschland, die eben-falls die Tatsache lobten, dass sie bei ihrem abendlichen Landgang in Eberswalde ein sehr empfehlenswertes Restaurant gefunden hätten. Solche Information ist als Feedback wiederum wertvoll, wenn der Lotse künftig um Restaurantempfehlungen gebeten wird. Selbstverständlich bestärkt solches Feedback auch den Restaurantbetreiber in seinem Bestreben nach einem qualitativ hochwertigen Angebot.



Herr Hartmut Ginnow-Merkert während der praktischen Erprobung als Finowkanal-Lotse auf der Yacht „El Refugio“

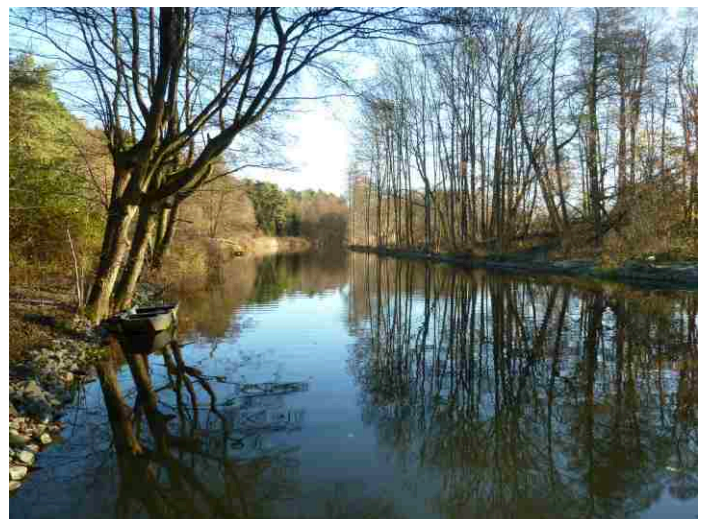
Unter den Gästen bei der Fahrt auf der 12 Meter langen Charteryacht „El Refugio“ befanden sich vier Besitzer von Yachtcharterunternehmen in Deutschland, den Niederlanden und Belgien, die den Finowkanal auf seine Eignung für künftige Fahrtenprogramme untersuchen wollten.

Die Reaktion auf das Finowkanal-Lotsenprogramm war durchweg positiv. Der Lotse wurde im Nachgang der Befahrung eingeladen, den Finowkanal auf einer großen Bootsshow und dem Jahrestreffen der Linssen-Eigner in Maasbracht (Niederlande) vorzustellen.

Der Finowkanal-Lotse fungiert ähnlich wie die Schleusenwärter als „freundliches Gesicht“ der Finowkanal-Region und dient als Vermittler touristischer Angebote sowie als Multiplikator. Die individuelle, persönliche Betreuung der Gäste wird von den Gästen geschätzt und weiter empfohlen.

Zugleich bietet das Konzept „Finowkanal-Lotse“ einheimischen Menschen die Gelegenheit, ihre Verbundenheit mit der Region neu zu entdecken, die Besucher mit ihrer Begeisterung anzustecken und eine Tätigkeit im Rahmen der touristischen Entwicklung der Region auszuüben.

Ob die Lotsendienstleistung als bezahlte Tätigkeit wirtschaftlich zu betreiben ist, kann nur ein langfristiger Versuch eines engagierten Unternehmers zeigen. Aber auch als ehrenamtliche Tätigkeit stellt der Finowkanal-Lotse eine Bereicherung des wassertouristischen Angebotes und der touristischen Entwicklung der Finowkanal-Region dar.



Der Finowkanal nahe Marienwerder

3.3.4 Der Finowkanal, seine Bedeutung für den Wassertourismus der Region und die dafür erforderlichen Voraussetzungen von Infrastruktur und Service

Der Finowkanal mit dem neu gebauten Teilstück „Langer Trödel“ ist ein wassertouristisch und kulturell hervorragendes Revier für alle Urlauber regional und überregional. Viele Urlauber aus Deutschland & Europa sowie ein wachsendes Potenzial an internationalen Gästen erkunden dieses tolle Revier. Die naturbelassene Landschaft und seine Industriekultur mit den handbetriebenen Schleusen, dem Schiffshebewerk und der Vielzahl von Industriedenkmälern bieten herausragende Entwicklungschancen für die gesamte Region. Die Finowkanalregion kann somit wesentlich zur Erholung und somit zur Gesundheit der Menschen beitragen. Durch eine geplante und nachhaltige Entwicklung können sich neue Firmen ansiedeln. Dadurch entstehen neue Arbeitsplätze im Tourismus an Land und auf dem Wasser.

Voraussetzung für diese Investition in die Zukunft sind jedoch wichtige strukturelle Planungen und deren Umsetzung.

Eine Wasserstraße, die auch zukünftig viele Urlauber in die Region locken soll, muss über eine leicht zugängliche, interessante Infrastruktur verfügen.

Durch eine Vielzahl von Schiffsfahrten auf dem Kanal möchte ich nun meine Erfahrungen bei der Weiterentwicklung zur Verfügung stellen.



Eine Motoryacht auf dem Finowkanal

Anmerkungen und Erfahrungen zur Verbesserung der Attraktivität der Wasserstraße:

Der Finowkanal verfügt über zwölf handbetriebene Schleusen die teilweise erheblich reparaturbedürftig sind. Die Instandsetzung dieser Schleusen ist Grundvoraussetzung für die durchgängige Schiffbarkeit und somit für den Erhalt der Attraktivität des Kanals.

Für die zunehmende Anzahl der Schiffe müssen die Wartebereiche in den Schleusenbereichen im Ober- und Unterwasser erweitert werden. Das betrifft alle Schleusenvorhöfen. Durch die Schleusenschließzeiten ab 17.00 Uhr sind die Chartergäste oft gezwungen oberhalb oder unterhalb der Schleusen zu übernachten. Die Bootsanleger entlang der gesamten Wasserstraße sind zu kurz. Sie müssen ausreichend Liegemöglichkeiten für Schiffe bis 15 Meter Länge bieten.

Die Festmacherringe, Poller und Stangen müssen in verschiedenen Höhen und auf ausreichender Länge vorhanden sein. Paddler und auch Motorboot-/Yachtfahrer benötigen diese unterschiedlichen Möglichkeiten zum Festmachen.

Alle Liegestellen sollten über Strom- und Trinkwasseranschluss verfügen. Auch eine ausreichende Wassertiefe ist zwingend erforderlich. Hier sollte eine durchgängige Wassertiefe von mindestens 1,40 Meter erreicht werden.

Als Problemstelle Nummer eins ist hier der Anleger an der neuen Stadtpromenade in Eberswalde zu nennen.

Es ist davon auszugehen, dass hier die meisten Chartergäste übernachten. Also besteht eine hervorragende Möglichkeit für Eberswalde, das Potenzial zu nutzen und zu erweitern. Hier kommt man derzeit mit 1,20 Meter Tiefgang leider beim Anlegen nur auf eine Entfernung von zwei Metern zum Ufer. Das ist kein hinnehmbarer Zustand.

Problematisch ist hier sicherlich der Sedimenttransport der Schwärze im Mündungsbereich. Durch das Einschlagen von Lasen durch das WSA im Anfangsbereich des Anlegers könnte hier Abhilfe geschaffen werden. Jedoch müssen alle Liegestellen ausgebaggert werden.

Bei diesem neu erbauten Anleger im Zentrum von Eberswalde wurden leider wichtige Parameter wie Strom-, Wasser- & Entsorgungsanschlüsse in der Planung vergessen. Auch ein Sanitärtrakt mit Duschen und Toiletten, wie z.B. in Liebenwalde, wäre sehr sinnvoll gewesen.

Diese Dinge werden heutzutage von Chartergästen erwartet. Abhilfe kann man schaffen, wenn man automatisierte Kombinationssäulen für die Medien nachrüstet. Erfahrungsgemäß sind alle Chartergäste gern bereit für eine guten Service auch zu bezahlen.

Ich schlage daher vor, die Säulen auch mit einer Möglichkeit zur Bezahlung des Liegeplatzes auszustatten (äquivalent der Säulen im Innenstadtbereich an Parkplätzen). Die Kontrolle könnte dann durch das Ordnungsamt erfolgen. Das „Parkticket“ sollte so gestaltet werden, dass es an der Reling des Schiffes angebracht werden kann. Eine zweistündige Liegedauer sollte kostenlos sein, um den Chartergästen eine Einkaufsmöglichkeit zu geben. Eine Übernachtung könnte dann z.B. 1,50 € pro Meter/Schiffslänge kosten.

Weiterhin ist die Zahl der Häfen auf dem Finowkanal viel zu gering. Die Marina Eisvogel in Finowfurt ist die einzige mit fünf Liegeplätzen und somit schon an Ihrer Kapazitätsgrenze. Hier sollte man vorhandene Möglichkeiten nutzen. Ich würde u.a. vorschlagen, den Messingwerkhafen auszubauen bzw. zu rekonstruieren. Er bietet dann hervorragende Liegemöglichkeiten. Die Wassertouristen hätten hier außerdem auch die Möglichkeit, von Land aus die alte Messingwerksiedlung, den Wasserturm und weitere Highlights zu besichtigen. Das wiederum generiert Einnahmen.

Auch der Schleusenvorhafen unterhalb der Eberswalder Stadtschleuse bietet Entwicklungspotenzial. Durch Ausbaggern, das Entfernen der Geländer und die Schaffung von Festmachern könnte das vorhandene Areal genutzt werden. Ein nettes Ambiente mit einer Sitzgruppe um eine Feuerstelle würde die Attraktivität hier zu verweilen deutlich erhöhen.

Auch die Möglichkeit zum Einkaufen an Land sollte an allen Liegeplätzen geschaffen werden. Es muss überall möglich sein, das Boot über den Anleger verlassen zu können.

Das Aufstellen von Schautafeln/Wegweisern an Land und auch an der Wasserstraße, mit gut sichtbaren Hinweisen auf touristische Attraktivitäten und die Möglichkeiten zum Einkaufen sowie der Verweis auf Restaurants in der näheren Umgebung, halte ich für sehr wichtig. Hier könnte man die ortsansässigen Marktbetreiber wie Aldi/Edeka sowie die Restaurantbetreiber etc. an den Kosten beteiligen (Eigenwerbung).

Ein weiterer Punkt, welcher dringend geändert werden muss, ist die nicht vorhandene Möglichkeit des Anlegens am Familiengarten. Hier steht ein Schild „Anlegen verboten“. Es ist mir unverständlich, wie man verhindern kann, dass Touristen den Familiengarten, der mit erheblichen Geldern und Fördermitteln errichtet wurde, besuchen können. Hier gibt es meiner Meinung nach ein erhebliches Potenzial für reisende Familien. Die Chance, dass diese dann auch am Standort übernachten und somit länger in der Region bleiben ist hoch.

Ein Grillplatz sowie Strom- und Wasseranschluss am Rastplatz wären auch hier förderlich.

Weiterhin muss dafür Sorge getragen werden, dass die Ver- und Entsorgungsstellen regelmäßig gesäubert und gewartet werden. Oft berichteten Chartergäste, dass z.B. die Station am Finowkanalpark völlig verschmutzt und defekt war.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Errichtung eines großzügigen Anlegers unterhalb der Schleuse Liepe. Das Schiffshebewerk Niederfinow ist ohne Zweifel eine der meist frequentierten touristischen Attraktionen der Region. Leider haben die Chartergäste weder im Unterhafen noch im Oberhafen derzeit die Möglichkeit Ihre Yacht zu verlassen, um das Hebewerk von der Landseite zu besichtigen oder einkaufen zu gehen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Nach der Stilllegung des alten Hebewerkes könnte auch der vorhandene Unter- und Oberhafen „sportbootgerecht“ umgestaltet werden.



Motoryacht wartet an der Hubbrücke Eisenspalterei

Ein weiterer Vorschlag wäre die Erstellung einer „Roadmap“ für den Finowkanal. Diese sollte alle Möglichkeiten der Ver- und Entsorgung, einen Routenplan und Hinweise auf attraktive Sehenswürdigkeiten entlang der Wasserstraße enthalten. Auch Notrufnummern und Telefonnummern für technische Hilfe könnten sich darin wiederfinden. Diese „Roadmap“ könnte dann an den Eingangsschleusen verkauft oder wenn möglich auch kostenfrei zur Verfügung gestellt werden.

Es wär auch denkbar, entlang des Kanals W-Lan-Hotspots einzurichten. Beim Einloggen könnte auf der Startseite auf Sehenswürdigkeiten, Einkaufsmöglichkeiten etc. verwiesen werden.

Ich bitte alle Verantwortlichen das Entwicklungspotenzial des Finowkanals zu erkennen und schätzen zu lernen. Bei der Umgestaltung sollte eng mit den wassertouristisch engagierten Firmen zusammen gearbeitet werden, um eine sinnvolle und dauerhafte Lösung zu gestalten.

*Mirko Deutsch
Luxury Charter*

*Peter Linssen
Linssen & Linssen BVA*

*Karl-Bach-Straße 39
D-16225 Eberswalde
Tel. +49 171 1516 361
E-Mail: info@md-luxurycharter.de
Web: www.md-luxurycharter.de*

3.4 Potenziale zur Entwicklung von Arbeitsplätzen in angrenzenden touristischen Bereichen

Der Finowkanal wird auf seiner gesamten Länge vom Treidelweg begleitet, der hervorragend für den Radtourismus erschlossen ist. Über ähnliche Voraussetzungen verfügen auch unsere irischen Projektpartner am Fluss Suir in der Grafschaft Tipperary. Der hier noch unbefestigte Treidelweg wird vorrangig von Spaziergängern und Joggern genutzt.



Der Fluss Suir in der irischen Grafschaft Tipperary mit benachbartem Treidelweg

Die Voraussetzungen am Finowkanal stellen ein hervorragendes Potenzial zur Verknüpfung des Wassertourismus mit dem Radtourismus dar. Die vorhandene Infrastruktur sowie die touristischen Sehenswürdigkeiten und Angebote müssen stärker miteinander vernetzt werden, mit dem Ziel, dem Wassertouristen Ausflugsmöglichkeiten an Land zu bieten und dem Radtouristen den Finowkanal von der Wasserseite aus erlebbar zu machen.

Einen weiteren angrenzenden touristischen Bereich stellt die besonders im Raum Eberswalde zu erhaltene Industriekultur dar. Waggonaufzug, Borsighalle, Finower Wasserturm und ehemalige Papierfabrik sind nur einige Beispiele.

Entwicklungen in den einzelnen touristischen Bereichen ziehen immer auch eine Aufwertung der angrenzenden Bereiche nach sich und damit eine Steigerung der touristischen Attraktivität der Region.



Der Finower Wasserturm

3.4.1 Der Schleusengraf – ein Beispiel für Gastronomie am Finowkanal

Noch im Jahre 2004 war das Gebäude des heutigen Schleusengraf ein fast völlig verfallenes, unscheinbares Objekt direkt am Treidelweg gelegen. Es gehört zum Ortsteil Grafenbrück der Gemeinde Marienwerder und liegt in unmittelbarer Nähe zur Schleuse Grafenbrück. Eine Gruppe Architekten erkannte die Besonderheit des Gebäudes, welches in der Bevölkerung lediglich als alter Schafstall bekannt war.

Es handelt sich jedoch um eines der letzten Gebäude (vermutlich ein Magazingebäude), welches von der ehemaligen Königlichen Wasserbaudirektion zeugt, die hier 150 Jahre ihren Sitz hatte. Von diesem Standort aus wurde der Bau des Finowkanals geleitet und überwacht. Ein Gebäude, das mit einem Dach in Bohlenbinderbauweise einen hohen historischen und architektonischen Wert besitzt.

Mit dem Architekten Herrn Jürgen Meyer an der Spitze wurde man bei der Gemeinde vorstellig und bat darum, dieses Gebäude aus dem damaligen Privatbesitz herauszulösen und zumindest zu erhalten, wenn nicht zu entwickeln.



Das ehemalige Magazingebäude an der Schleuse Grafenbrück im Jahre 2004

Die Gemeinde Marienwerder war zum damaligen Zeitpunkt nicht in der Lage sich eines solchen Projektes anzunehmen und so wurde der europäische Regionale Förderverein e.V., in dem die Gemeinde Mitglied ist,

angesprochen ob hieraus nicht ein Projekt entstehen könnte. Ziel waren der Erhalt des Gebäudes und die Entwicklung zu einem touristischen Angebot.

2005 wurde das Grundstück mit samt dem Magazingebäude durch den europäischen Regionalen Förderverein e.V. erworben und die Entwicklung des Standortes begonnen. Von Anfang an stand fest, dass das Gebäude als touristischer Anziehungspunkt nur dann funktionieren würde, wenn es gelänge, seine ursprüngliche Bauweise zu erhalten, in der die Bohlenbinderbauweise weiterhin Anwendung findet und gut sichtbar ist. Aufgabe war es, zukünftig einen wirtschaftlichen Effekt zu erzielen. Die Ideen zur Einrichtung eines reinen Museum oder einer Ausstellung wurden sehr schnell verworfen.

Alternativ entstand unter Beachtung der touristischen Potenziale des Wasser- und Radtourismus die Idee des Gesundheitspoints Grafenbrück. Die Touristen sollten in einem historischen Ambiente eine gesunde Rast mit einem entsprechenden Service und Gastronomieangebot vorfinden.

Die weitere Entwicklung in Stichpunkten:

- Planungen, Baugenehmigungen, Abstimmungen mit Behörden (z.B. Denkmalschutz) usw.
- Vergabe ABM zur Beräumung des Geländes
- Vergabe ABM zur Erweiterung und Rohbau des Hauses, insbesondere zur Wiedererrichtung der Bohlenbinderbauweise
- Facharbeit an der HNE Eberswalde, Bereich Holztechnik, zur modernen Anwendung und Nutzung der Bohlenbinderbauweise
- Anfertigung der komplizierten Dachkonstruktion gemeinsam mit der HNEE
- Errichtung des Rohbaus
- Innenausbau mit Hilfe einer Förderung über die ländliche Entwicklung
- Bau von Brunnen zur Wasserversorgung
- Aufnahme eines Kredites durch den Verein um das Projekt auch zu Ende führen zu können
- Gestaltung der Außenflächen
- Schaffung eines Schwimmsteiges für muskelkraftbetriebene Boote



*Der Stand der Baumaßnahmen
am 26. September 2007*

Parallel zur Rekonstruktion des Gebäudes wurde eine spätere Betreibung gesichert, in Form eines geeigneten Pächters. Außerdem wurden Erforschungen zur Geschichte des Standortes betrieben.

Zwei Teilnehmer einer Strukturanpassungsmaßnahme recherchierten über einen Zeitraum von zwölf Monaten ausführlich und trugen Daten und Fakten zusammen.

Die Namensfindung wurde in einer öffentlichen Ausschreibung praktiziert. Durch die Unternehmer am Finowkanal wurde der Vorschlag „Der Schleusengraf“ eingereicht.

Heute befindet sich hier ein Servicepunkt für Wasser- und Radtouristen, der ein gastronomisches Angebot bereithält, welches über den normalen Imbiss hinausgeht. Damit ist der Schleusengraf nicht nur für eine Rast am Wegesrand geeignet, sondern auch als Ziel eines Tagesausfluges. Hauptzielgruppe sind jedoch mit Abstand die Radtouristen, die durch die direkte Lage des Schleusengrafes am Berlin-Usedom-Radweg und am Oder-Havel-Radweg verstärkt diesen Standort frequentieren. Die Pächterfamilie versteht es, ein gutes Saisonangebot aufrecht zu erhalten, was die Wirtschaftlichkeit dieses Vorhabens bereits im 4. Jahr eindrucksvoll belegt.

*Der Schleusengraf
im Jahr 2014*

Welche Arbeitsmarkteffekte hat dieses recht umfangreiche Engagement gebracht:

- In den einzelnen geförderten Maßnahmen wurde über zehn Langzeitarbeitslose unter wirtschaftsnahen Bedingungen zeitweilig beschäftigt. Einige Teilnehmer der Vergabe ABM konnten in den Firmen Fuß fassen.
- Die beiden Mitglieder der Pächterfamilie bestreiten ihren Lebensunterhalt mit der Bewirtschaftung. In der Saison werden Saisonkräfte punktuell beschäftigt.
- Durch das neue Angebot am Finowkanal stieg auch die Anzahl an Ausleihen von Booten im Umfeld des Schleusengrafes. Jetzt ist es möglich mit einem Boot den Finowkanal entlang zu paddeln, anzulegen, eine entspannte Stunde im Schleusengraf bei guter Bewirtung zu verbringen und wieder zurück zu paddeln.
- Der Radweg Berlin-Usedom ist nun um eine (bisher sehr knapp bemessenen) Raststätte reicher. Die Anzahl der Radfahrer unter den Besuchern ist seit der ersten Saison konstant hoch.

Fazit:

Wird im Bereich des Finowkanals an interessanter, historischer Stelle ein gut gestaltetes Angebot entwickelt, ist damit auch eine wirtschaftliche Entwicklung möglich. Der Schleusengraf ist der Beweis!

Der Finowkanal und die anderen rein touristisch genutzten Kanäle der Region haben noch weitere, ähnliche Potenziale unter anderem am Werbellinkanal in Eichhorst oder in Rosenbeck.

Der europäische Regionale Förderverein e.V. hat sein Engagement im Rahmen dieses Projektes und die damit verbundene Investition nicht bereut.



3.4.2 Industriekultur als Ergänzung zum Wassertourismus

In einer der Studie von ProjectM, aber schon auch in etlichen anderen Konzeptstudien, wurde wiederholt das bislang ungenutzte Potenzial der entlang des historischen Finowkanals aufgereihten Industriedenkmale angesprochen. Diese finden sich sehr übersichtlich in dem kürzlich erschienenen Buch von Kristin Pilz „Außer Betrieb: Industriekultur im Finowtal. Ein historischer Reiseführer“ vorgestellt.

Die Lage der Industrieobjekte ist in erster Linie durch die damalige Bedeutung des Finowkanals als Haupttransportweg gegeben. Dem entsprechend sind sie auch dem Finowkanal zugewandt und von diesem am eindrucklichsten zu erleben. Noch hapert es jedoch am Zugang zu den Industriegeländen, die teils aus Sicherheitsgründen, teils auf Grund von Privatbesitz nicht betreten werden dürfen.

Es ist überhaupt ein großes Manko der Region, dass beispiellose Objekte wie die Kupferhäuser nicht einmal für den Besucher erkennbar und gekennzeichnet sind. Mindestens eines davon müsste für museale Zwecke erworben und in den Originalzustand versetzt werden, so wie es andernorts mit historischen Gebäuden weltweit längst geschieht. Ein museales Kupferhaus bringt wiederum Arbeitsplätze für die Region und Touristen mit Folgeansprüchen an Gastronomie. Die Bereitstellung erlebbarer geschichtlicher Objekte bewirkt eine längere Aufenthaltsdauer der Bootstouristen, wodurch sich die in der Region verbleibenden Einnahmen vervielfachen.

Ein Anleger an der Papierfabrik, der dann dort funktionierende Bootshandel sowie eine Marina mit Versorgungseinrichtungen bieten sämtlich neue Chancen für den Arbeitsmarkt. Mit der Einrichtung regelmäßiger Passagierschiffsfahrten und einem (Solar-)Wasserbus entstehen neue Besucherströme mit der entsprechenden Zunahme an Wertschöpfung. Zubringerdienste von und zum Bahnhof beleben das Taxigewerbe und die Barnimer Busgesellschaft, die dann mit einer eigens eingerichteten Industriekulturroute Besuchern die Anreise per Bahn ermöglichen und mit einem Touristenticket den landseitigen Zugang zu den Industriedenkmal erschließen würde.

Auch hier kämen Touristenführer und „Geschichtenerzähler“ zum Einsatz, deren professionelle Koordination wiederum neue aus den Einnahmen bezahlte Arbeitsplätze bis hin zur zeitgemäßen und mehrsprachigen medialen Begleitung schaffen würde.

Der Wassertourismus birgt das Potenzial für eine neue wirtschaftliche Blüte im Finowtal, insbesondere aufgrund der hier vorhandenen einzigartigen Kombination von Naturerlebnis und Industriekultur. Die Nähe der Hauptstadt und die leichte Erreichbarkeit per ÖPNV machen das Finowtal zu einer Region mit noch nicht erschöpftem Potenzial für den Tourismus.

Wassertourismus als Jobmotor ist keine Illusion. Wer sich in der Welt umsieht erkennt, dass kaum eine Region anderswo mit solchen Chancen gesegnet ist, die hier nur noch erkannt und erschlossen werden müssen.

Kupferhäuser in der Messingwerksiedlung in Eberswalde



Industriedenkmal Borsinghalle in Eberswalde



Industriedenkmal Waggonaufzug in Eberswalde



4. Chancen von modernen Kommunikationstechnologien im Wassertourismus

Die rasante Entwicklung der Kommunikationstechnologien in den letzten Jahren eröffnet wie auch in anderen Gebieten im Wassertourismus neue Chancen für die Etablierung von Dienstleistungen und andere wirtschaftliche Unternehmungen. Die mittlerweile selbstverständliche Nutzung mobiler Telekommunikation lohnt für die Wassertourismus entwickelnden und/ oder von diesem nutznießenden Unternehmungen, sich grundsätzlich mit den Möglichkeiten und auch den Grenzen der modernen Telekommunikationstechnologien zu beschäftigen. Seit längerem werden von Wassertourismus entwickelnden Unternehmungen verschiedene mobile Anwendungen in diesen speziellen Tourismussektor eingeführt. Es zeichnen sich drei hauptsächliche Handlungsfelder für den Einsatz mobiler Anwendungen ab:

- Die elektronische kartenbasierte Darstellung der wassertouristischen Gegebenheiten eines oder mehrerer Reviere einschließlich touristischer Gegebenheiten zu Lande mit oder ohne Positionierungssystem (Navigationssystem)
- Die Bereitstellung von Informationen zu den wassertouristischen Gegebenheiten eines oder mehrerer Reviere einschließlich touristischer Gegebenheiten zu Lande via Internet mit oder ohne Verknüpfung zu den jeweiligen Ortspunkten mittels QR-Codes (Gewinn von spezifischen Informationen vor Ort zum jeweiligen Ortspunkt)
- Die Echtzeit-Kommunikation von Nutzern innerhalb eines Revieres zum Weitergeben aktueller Informationen (spezielle Revier-Messenger).

Bei Navigationssystemen wird derzeit an Lösungen eines Off-Line Modus gearbeitet, um Karteninhalte und Routen bereits im Vorfeld von Bereichen mit eingeschränkter oder fehlender telekommunikativer Erreichbarkeit bereitzustellen. Die entwickelten oder in Entwicklung befindlichen Anwendungen scheinen oft Erfahrungen oder Vorstellungen von Navigationssystemen im Straßenverkehr oder touristischen Karten einzubeziehen. Die Belange eines Wassertouristen werden damit zumindest nicht in Gänze abgedeckt.

Eine der Erfahrungen in der Region Finowkanal war, das zunächst die grundsätzlichen Bedürfnisse der Wasser-

touristen zu auch mobil verfügbaren Informationsquellen bedacht werden sollten, bevor eine Anwendung bereitgestellt wird. Es spricht viel dafür, dass mehrere Informationsbereiche mit jeweils spezifischen Informationsstrukturen geschaffen werden sollten, um die Bedürfnisse der Wassertouristen adäquat abzubilden.

Die Informationsbereiche könnten sein:

- Planung und Vorbereitung der wassertouristischen Unternehmung,
- Durchführung der wassertouristischen Unternehmung
 - Auf Grundlage der Planung und Vorbereitung ohne situationsbedingte Änderungen,
 - Auf Grundlage der Planung und Vorbereitung mit situationsbedingten Änderungen,
- Passive Konsumtion touristischer Informationen,
- Aktive Konsumtion touristischer Informationen.

Die einzelnen Informationsbereiche umfassen jeweils originäre Mengen von Informationen (nur für diesen Bereich) und Schnittmengen von Informationen (auch mit anderen Bereichen). Es scheint, als sei die Entwicklung des Bereiches „Passive Konsumtion touristischer Informationen“ sehr weit vorangeschritten, während besonders der Bereich „Planung und Vorbereitung der wassertouristischen Unternehmung“ noch am Anfang der Überlegungen steht.

An einem konstruierten Beispiel kann die Situation beispielhaft verdeutlicht werden:

„Die Verfügbarkeit von Informationen zu den Kupferhäusern in der Messingwerksiedlung Eberswalde sowohl über das Internet als auch über Print-Medien ist sicher gewährleistet. Die Verbreitung ist so, dass auch passive Konsumtion (Nutzung ohne zielgerichtete Suche) gewährleistet ist. Gesetzt dem Fall, ein Wassertourist würde diese im Landgang besichtigen wollen, dann hätte er zunächst wahrscheinlich einen möglichen Liegeplatz zu suchen. Die Verbindung Besichtigung Messingwerksiedlung mit Liegeplatz Messingwerkhafen existiert jedenfalls nicht verbreitet, eher nur spärlich. Lokalisiert nun der Wassertourist den Liegeplatz, so kann er noch den Fußweg von etwa 700 Meter (Hin und zurück) und die eigentliche Besichtigungszeit in seine Zeitbetrachtung zur Gestaltung der Tages tour oder Tagesetappe einbeziehen.

Was er wohl nicht kann, ist die Hubzeit (alle 2 h) der Brücke Eisenspaltrei zu bedenken und die sich aus den Schleusenöffnungszeiten ergebenden Konsequenzen in Verbindung mit einem Liegeplatz über Nacht. Damit ist er zwar eingeschränkt im Stande, die Messingwerksiedlung als touristischen Landgang zu planen, nicht jedoch die Folgen dieses Landganges für den gesamten Tag.“

Die Verfügbarkeit von Informationen zu möglichen touristischen Zielen von Landgängen über Internet und Printmedien ist in der Finowkanalregion sicherlich nicht umfassend, jedoch auf hohem Niveau befindlich. Die Verfügbarkeit von Informationen zu möglichen touristischen Zielen am Ort des Zieles beschränkt sich eher auf herausragende Einzelziele, wobei ein Verweis auf weiterführende Informationsquellen im Internet über QR-Codes die Ausnahme darstellt. QR-Codes nutzende Informationstafeln am Ufer mit Verweisen auf touristische Ziele von Landgängen fehlen gänzlich. Bei Diskussionen von an der touristischen Entwicklung Beteiligten dieser Bereich, der Bereich der „Passiven Konsumtion touristischer Informationen“ fast ausschließlich behandelt und auch mit guten Lösungen versehen. Beim verwandten Bereich der „Aktiven Konsumtion von Informationen“ wird bereits weitaus weniger diskutiert. Hier gibt es zwar in der Finowkanalregion Ansätze über die Industriegeschichte und die Wasserbaugeschichte, jedoch eine Hinwendung zu diesen Gebieten und deren Aufbereitung für die Nutzung moderner Kommunikationstechnologien steht noch aus. Bei der Aufbereitung und dem Angebot von Informationen für den Konsum sollte die Frage beantwortet werden, nach welchem Verständnis der Wassertourist wahrscheinlich Informationen sucht und erwartet. Lautet überspitzt formuliert die Frage des Wassertouristen „Welches touristische Ziel erwartet mich zwischen Kilometer 62 und Kilometer 67 des Finowkanals?“ oder „An welchem Kilometer des Finowkanal befindet sich die Borsighalle?“

Der Unterschied mag nicht bedeutsam erscheinen und sicherlich werden beide Fragen gestellt, allerdings ist die Basis der entsprechenden Antwort auf die jeweilige Frage gänzlich unterschiedlich. Während im ersten Fall tendenziell Landziel und Wasserweg getrennt behandelt werden, werden im zweiten Fall tendenziell Landziel und Wasserweg als Einheit betrachtet. Der möglicherweise nur scheinbar theoretische Unterschied beider Herangehensweisen weist gravierende Unterschiede in der Informationsbereitstellung, in der Informationsaufbereitung und auch in der Zusammenstellung der Informationen auf.

Für die Nutzung der Informationen mittels moderner Kommunikationstechnologien ist es unabdingbar, derlei theoretische Erwägungen anzustellen, da das zu installierende datenverarbeitende und datenpräsentierende System 1:1 auf die Struktur der hinterlegten Informationen zugeschnitten ist. Die Nutzung der modernen Kommunikationstechnologien kann selbstverständlich nicht Lücken in den Informationen oder in deren Präsentation schließen. Sie ermöglichen einen schnelleren, individuelleren, flexibleren und in aller Regel umfassenderen Zugriff auf aktuelle Informationen. Sie kann jedoch nur die Informationen im starren Rahmen der eigenen Struktur bereitstellen. Eine spätere Änderung auf Grund gewonnener Erfahrungen ist allenfalls modifizierend möglich. Insofern steht für die Bereiche „Passive und aktive Konsumtion touristischer Informationen“ in der Finowkanalregion eine Entscheidung zur Struktur der künftigen Datenbank an, die unabhängig von der später zu wählenden technischen Lösung bestimmt werden kann. Die Erfahrungen mit den seit mehr als einem Jahr stattfindenden Geschichten-Wanderungen am Finowkanal legen nahe, dass eine geschichtenorientierte Darstellung wesentlich mehr Wassertouristen anspricht als eine faktenorientierte Darstellung und dass aus den Geschichten eher die Absicht der Wassertouristen erwächst, bestimmte touristische Ziele zu besuchen bzw. generell Landgänge zu planen.

Auf Grund dieser Erfahrungen und Überlegungen sollte eine Bestimmung der Informationsausrichtung frühzeitig und vor allem vor der Installation moderner Kommunikationstechnologien stattfinden.

Die Erkenntnis ist im touristischen Bereich möglicherweise für die Nutzung moderner Kommunikationstechnologien noch nicht so alt, aber beinhaltet im Grunde im Kern eine altbekannte Tatsache, dass Tourismus sich längst von der bloßen Beherbergung hin zu einer quasi 24h-Unterhaltung entwickelt hat und dass es für den wirtschaftlichen Erfolg zwingend erforderlich ist, dass eigene Unterhaltungsprodukt klar und möglichst einzigartig zu gestalten. Während in den Bereichen „Passive und aktive Konsumtion touristischer Informationen“ wenigstens Ansätze von Lösungen, manchmal auch im Modus des Versuchs und Irrtums zu verzeichnen sind, fehlt es im Bereich der „Durchführung der wassertouristischen Unternehmung“ an etablierten Systemen. Hier steht die Entwicklung von Systemen moderner Kommunikationstechnologien für den Wassertourismus im Binnenland am Anfang.

Zwar werden verschiedene Navigationssysteme angeboten, diese sind jedoch in aller Regel Motorbooten fest installiert. Sie ermöglichen die eigene Positionierung sowie Darstellung nautischer Punkte. Eine Darstellung touristisch interessanter Punkte erfolgt herstellerspezifisch unterschiedlich.

Diese Art der Nutzung für den Wassertouristen stellt grundsätzlich einen begrüßenswerten Fortschritt dar. Die teils schwierige Navigation auf Wasser ist gerade für ungeübte Wassertouristen ein entscheidendes Hindernis, aber auch eine latente Gefährdungsquelle. Zu wissen, wohin man will, wo man derzeit ist und wie man zum Ziel gelangt, ist durch Nutzung der modernen Kommunikationstechnologien deutlich vereinfacht worden. Allerdings stehen derzeit folgende Umstände einer weiten Nutzung durch Wassertouristen entgegen:

- Die verfügbare Software ist navigatorisch ausgelegt, damit müssen alle Planungen und Vorbereitungen absolviert sein und situationsbedingte Änderungen können nur bedingt eingearbeitet werden.
- Die Software ist überwiegend für fest installierte Geräte konzipiert, damit können insbesondere die Wassertouristen mit muskelbetriebenen Booten diese Software eher nicht nutzen.
- Die Software gibt nur sekundär touristische Informationen als Punkte von Interesse wieder.

Derzeit werden Lösungen zumindest skizziert, die über die rein navigatorische Unterstützung hinausgehen und vordringlich touristische Nutzung mit entsprechender navigatorischer Nutzung verfolgen. Es werden Lösungen verfolgt, die auf Smartphones laufen und damit einem großen Nutzerkreis zur Verfügung stehen würden. Bei der im vergangenen Jahr stattgefundenen Konferenz zu den Projekten innerhalb des NumeriCanal-Vorhabens (Einsatz moderner Kommunikationstechnologien im Wassertourismus) wurde deutlich, dass in mehreren europäischen Ländern der Bedarf an einer entsprechenden Software erkannt wird, jedoch auch im europäischen Rahmen zwar Ansätze, jedoch noch nicht überzeugende Lösungen gefunden wurden. Sicher ist, dass diese Entwicklung nicht von der Öffentlichen Hand betrieben wird, diese kann und sollte auch lediglich flankieren. An gefundenen europäischen Lösungen ist die Nutzung von Smartphones als

Bezahlsystem für wassertouristische Leistungen und als Steuerelement zum Bedienen von Schleusen und Hubbrücken interessant. Diese sind jedoch Spezialfälle und regen eher an, die Nutzung moderner Kommunikationstechnologien gedanklich über die touristische Informationsbereitstellung hinaus zu fassen. In der Finowkanalregion wurden auf Grundlage vorstehender Überlegungen Herstellern entsprechender Systeme touristische Informationen bereitgestellt, eine Zusammenarbeit bei der Entwicklung eines derartigen Systems ist bislang nicht zustande gekommen.

Die Durchführung wassertouristischer Unternehmungen ist in unterschiedlichem Umfang an Planung und Vorbereitung gebunden. Möglicherweise verlagert sich derzeit bei Charter-Gesellschaften die Planung auf den Anbieter von Charterbooten, für alle individuell durchgeführten wassertouristischen Unternehmungen jedoch ist planerischer und vorbereitender Aufwand vonnöten. Die Entwicklung des individuellen Wochenendtourismus und des Wassertourismus mit muskelbetriebenen Booten ist inzwischen als Wachstumsmarkt mit einem günstigen Aufwand-Nutzen-Verhältnis erkannt worden. Jedoch gerade diese Wassertouristen benötigen einerseits eine gute Grundlage der Planung und andererseits zur Attraktivitätssteigerung der Region eine möglichst individuell planbare und sehr vielfältig gestaltbare Routenführung. Es sind bislang Planungsinstrumente im Internet verfügbar, deren Inhalt statisch ist (in Abhängigkeit der Aktualisierung durch den Anbieter) und die sich auf eine Faktenwiedergabe beschränken. Genau hier besteht ein Bedarf an der Möglichkeit, verschiedene Informationen zu verknüpfen, um daraus die benötigten Informationen zu gewinnen. Besonders bei beabsichtigten Mehrtagesfahrten (bereits Freitag bis Sonntag) ist erheblicher Planungsaufwand zu betreiben.

Dieser umfasst z.B. die Bestimmung der Route in Abhängigkeit der zu passierenden Staustufen, der Strömung, der Übernachtungsmöglichkeiten, der frühesten Startzeit und der spätesten Ankunftszeit und anderer zu bedenkender Umstände. Der Planungsprozess ist dabei ein sich immer wieder in der Art wiederholender Prozess, denn wenn beispielsweise ein Tag geplant ist und sich bei der Planung ergibt, dass sich der folgende Tag nicht absolvieren lässt, so muss der Plan für den vorangegangenen Tag erneut ausgeführt werden. Das ist solange zu wiederholen, bis alle Tage vollständig geplant sind.

Dieses Vorgehen ist äußerst aufwändig, werden doch zunächst alle für die Planung verfügbaren Informationen gesichtet, diese dann verknüpft, die gewonnenen Informationen erneut verknüpft und irgendwann auf Durchführbarkeit geprüft. Eine wassertouristische Unternehmung ins Ungewisse, d.h. ohne ausreichende Planung, kann im harmlosesten Fall das Vergnügen arg strapazieren, aber auch ernsthaftere Folgen sind denkbar und auch bekannt. Ein Planungsinstrument, welches eine flexible individuelle Planung ermöglicht, ist selbstverständlich auch ein attraktives Marketinginstrument. Schon allein die Tatsache, dass zur Region ein Planungsinstrument verfügbar ist, welches nicht einengt, sondern unterstützt, spricht den Nutzer zur Region an. Selbstverständlich muss der Inhalt eines derartigen Planungsinstrumentes dynamisch sein und sowohl Plausibilitätskontrollen als auch Aktualisierungsroutinen unterliegen.

Im Jahr 2014 wurde in der Finowkanalregion der internetgestützte Gewässerführer (iGF) entwickelt. Zunächst als Prototyp, d.h. als Funktionsmodell soll mit ihm einerseits die Konfiguration des Planungsinstrumentes nach und nach entwickelt werden und andererseits bereits Informationen für Wassertouristen bereitgestellt und Marketing betrieben werden. Der Aufwand bei der Schaffung eines derartigen Instrumentes ist beträchtlich, nach ersten Erfahrungen sind jedoch vielmehr die Logik und die Mathematik die eigentlichen Herausforderungen. So ist z.B. die Angabe, dass sich der Ausstieg am linken Ufer befindet, von der Fahrtrichtung abhängig und die Angabe des Nordufers dann nicht hilfreich, wenn der Wasserweg mäandriert. Es sind jedoch große Chancen mit der Entwicklung und dem Angebot des iGF verbunden, die nicht zuletzt auch in der Gewinnung neuer Touristen wegen erleichtertem Zutritt zum Angebot bestehen. Eine Umsetzung eines internetgestützten Gewässerführers auf eine mobile Applikation ist derzeit nicht bekannt.

Die Nutzung moderner Kommunikationstechnologien im Wassertourismus erfolgt derzeit wie auch in anderen Gebieten einerseits durch (teilweise unkritische) Übernahme bewährter Systeme wie z.B. Straßennavigation oder Wasserwanderkarten nun in digitaler Form und andererseits durch das Angebot neuer Lösungen, die keine vorherige Entsprechung haben, wie beispielsweise QR-Codes. Die verfügbaren Informationen und die wassertouristischen Gegebenheiten werden durch die Nutzung der modernen Kommunikationstechnologien nicht umfassender und nicht

qualitativ besser. Im Gegenteil, Lücken und Unzulänglichkeiten erscheinen weitaus plastischer.

Alle beschriebenen Anwendungen sollten in der Finowkanalregion verfolgt werden, die Chance und ein deutlicher Qualitätssprung entstehen, wenn alle Module auf einer Philosophie des Angebotes beruhen, indem, z.B. eine Gewässerroute für Planungsinstrument, Navigation, audible Informationswiedergabe, QR-Code und Internetdarstellung geschlossen aufgearbeitet wurde. Bei Diskussionen zum Einsatz moderner Kommunikationstechnologien sind noch immer Grundlagen zu erarbeiten. Die Informationsbedürfnisse, aber auch Informationsmöglichkeiten eines Wassertouristen sind oftmals andere, als die Anbieter von derartigen Informationen in ihren Konzepten berücksichtigen. Die Diskussionen sollten jedoch zügig zu Ergebnissen geführt werden, um im Wettbewerb des sich entwickelnden wassertouristischen Marktes mithalten zu können.

5. Die Verbindung des Wassertourismus mit einem Bildungsauftrag als Motor der Beschäftigung und der Arbeitsplatzsicherung

Nur die ganzheitliche Betrachtung des Themas Wassertourismus führt zur vollen Ausschöpfung der Potenziale für den Arbeitsmarkt. Insbesondere die Verbindung mit einem Bildungsauftrag hat einen doppelten Nutzen:

Auf der einen Seite schafft man Beschäftigungsmöglichkeiten für Interessierte und/oder ältere Menschen, die sich mit ihren Fähigkeiten und Fertigkeiten aktiv in die Entwicklung einbringen können. Sie identifizieren sich mit der Wasserinfrastruktur und der Betreiberorganisation und helfen mit der von ihnen getragenen Kinder- und Jugendarbeit, das Thema zukunftsfähig zu machen.

Auf der anderen Seite werden junge Menschen schon frühzeitig an das Thema herangeführt und für ein späteres Mitwirken im Wassertourismus interessiert. Auch das hat wieder einen doppelten Effekt: Die Kinder und Jugendlichen werden zum Einen angeregt, selbst als Tourist mit den Eltern oder später als Erwachsene auf dem Wasser unterwegs zu sein (wenn man weiß wie Urlaubsentscheidungen in Familien getroffen werden, dann kennt man die „Macht“ der Kinder) und sie werden an Berufen und Arbeitsfeldern im Bereich Wassertourismus in ihrem späteren Arbeitsleben interessiert. Dies ist aus unserer Sicht eine Form der Fachkräftesicherung die langfristig wirkt.

Für diese Bildungstrecke sind außerdem viele Partner in der Region nötig. Diese werden sich wiederum explizit mit dem Thema befassen und darüber ihre Mitarbeiter und eigenen Strukturen am Wassertourismus interessieren. Dies ist ein weiterer Sekundäreffekt der mittel- und langfristig positiv wirken wird.

Diese Anregung ist besonders dem Erlebten in England geschuldet: Bildungsprojekt Canal & River Trust-EXPLORER im Distrikt Red-Bull, Sitz einer regionalen Abteilung von Canal&River Trust.

Neben der Verwaltung sind hier auch ein von Ehrenamtlern besetzter Infopunkt und ein regionales Bildungsprojekt untergebracht.

Die Bildungsprojekte werden von einer Koordinatorin (Sarah Cook) koordiniert und von sieben Teams die von Freiwilligen gebildet werden betreut. Didaktisches Material wird von Canal & River Trust und regionalen Teams zur Verfügung gestellt. Regionale Bezüge werden durch die Betreuer beigeleitet.

BSP: Schwimmen und Sinken

Fragestellungen wie:

Was schwimmt?

Wie müssen Boote aussehen damit sie schwimmen?

Wie kann möglichst viel geladen werden?

werden auf spielerische Art und Weise in anschaulichen Experimenten dargestellt, erläutert und verarbeitet.



Ehrenamtler führen Experiment zur Schwimmfähigkeit verschiedener Gegenstände vor

BSP: Wir bauen einen Kanal

Vor ca. 250 Jahren sah sich eine Töpferei der Fragestellung gegenüber, wie sie ihre Produkte zu den Menschen in die umliegenden Dörfer bringen könnte. Der Transport mit Pferdewagen über unbefestigte Wege wäre mit vielen Beschädigungen und Zerstörungen an den Töpferwaren einhergegangen. Außerdem war die Transportmenge in Pferdewagen stark begrenzt. Eine auf lange Sicht wirtschaftlichere Alternative war der Transport auf dem Wasser über einen Kanal.

Auf diese Art und Weise werden Notwendigkeit und Nutzen von Kanälen spielerisch erarbeitet.

Das durch Canal & River Trust initiierte Umwelt- und Bildungsprogramm für Kinder und Jugendliche wird durch die Kommunen in den Regionen unterstützt. Durch pädagogisch didaktisch wertvolle Bildungs- und Erziehungsarbeit werden die Kinder frühzeitig mit der Geschichte, der Nutzung und dem Erhalt der Kanäle vertraut gemacht, mit dem Ziel, bei ihnen eine positive Haltung und Liebe zur Heimat zu entwickeln. So geprägte Kinder und Jugendliche werden als junge Erwachsene eventuell auch ihre berufliche Perspektive als Fachkraft auf einer Arbeitsstelle am Kanal finden oder engagieren sich ehrenamtlich für die Entwicklung der künstlichen Wasserstraßen und des Wassertourismus.

Eine weitere Herangehensweise an Umweltprojekte erfuhren wir beim Arbeitsbesuch des Projektpartners South Tipperary County Council. Das Projekt der Tidy Towns ist vergleichbar mit dem deutschen Wettbewerb „Unser Dorf soll schöner werden“. Bereits seit 1950 schließen sich Freiwillige in Gruppen zusammen, um Beete anzulegen und zu pflegen, kleine Gärten einzurichten und z.T. auch die innerörtliche Grünpflege zu übernehmen. Zu Beginn waren es lediglich 20 Städte, die sich am diesem Projekt beteiligten. Heute sind es 700! In einem Wettbewerb unter den 700 teilnehmenden Städten wird jährlich ein Sieger gekürt.

Die örtlichen Tidy-Town-Gruppen sind in Form von Vereinen organisiert, die bei verschiedenen Aktivitäten auch durch spontane Freiwillige (z.B. ortsansässige Schulen, Sportvereine, Pfadfinder) unterstützt werden. Zur Umsetzung der einzelnen Vorhaben werden unter anderem Unternehmen wie Gartenmärkte, Steinmetze und Metallbauer einbezogen und mit Aufträgen betraut. In einigen Regionen sind diese Tidy-Town-Gruppen so aktiv, dass deren Projekte ein fester Bestandteil für Unternehmen vor Ort ist. Gelder für die Umsetzung von Projekten beschaffen die Tidy-Town-Gruppen überwiegend bei Spendensammlungen auf Veranstaltungen, aber auch durch direkte Spenden von Privatpersonen und Unternehmen.



Von einer Tidy-Town-Gruppe angelegter Garten am Fluss Suir

6. Schleusenwärter – ein Arbeitsfeld als grundlegende Voraussetzung für einen funktionierenden Wassertourismus

Zum Arbeitsfeld der Schleusenwärter, dem Anforderungsprofil sowie Tätigkeiten und Aufgaben erhielten wir umfangreiche Einblicke während des Arbeitsbesuches beim Projektpartner AB Göta kanalbolag in Schweden. Weiterhin stellte uns die Gesellschaft ihr Handbuch für Schleusenwärter zur Verfügung, welches wir im Rahmen des Projektes übersetzen lassen konnten, sodass es umfangreichen Eingang in dieses Kapitel findet.

Die Rekrutierung von Schleusenpersonal unterscheidet sich derzeit enorm zwischen dem Götakanal und dem Finowkanal. Während sich für die rund 100 Stellen als Schleusenwärter am Götakanal jährlich vorwiegend Studenten und junge Menschen bewerben, wird das Schleusenregime am Finowkanal bereits seit Jahren über Arbeitsförderprogramme für Langzeitarbeitslose des Jobcenters Barnim sichergestellt. Folglich bringen die künftigen Schleusenwärter gänzlich unterschiedliche Voraussetzungen mit, angefangen bei der Motivation und dem Engagement bis hin zur Lebenserfahrung, der Verwurzelung in der Region und körperlichen Voraussetzungen.

Zum Auftreten und Kundenumgang sind im schwedischen Handbuch für die Schleusenwärter am Götakanal folgende Festlegungen getroffen worden, die für die Schleusenwärter am Finowkanal gleichermaßen gelten:

Sie sind das öffentliche Gesicht des Götakanals und helfen den Booten, auf eine sichere Art und Weise zu schleusen. Unser Ziel ist es, eine harmonische und angenehme Umgebung für Kunden, Besucher und Mitarbeiter zu schaffen.

Kundenbegegnung

Unsere Kunden sind der Lebensnerv des Unternehmens. Als Schleusenwärter sind Sie unser Gesicht nach außen und haben damit eine sehr wichtige Rolle. Ihr Handeln kann entscheidend sein für das Bild des Kunden vom Götakanal und ob sie sich entscheiden, uns wieder zu besuchen. Ein Stammkunde ist Gold wert! Neue Kunden zu gewinnen ist sowohl eine kostspielige als auch zeitraubende Angelegenheit. Daher ist die Betreuung der Kunden, die wir haben, wichtig. Hier und jetzt! Betrachten Sie den Kunden! Was erwartet er? Hören Sie auf die Bedürfnisse des Kunden!

Der Schleusenwärter am Götakanal öffnet das Schleusentor

Informationen für unsere Kunden

Vielleicht der wichtigste, aber auch der schwierigste Teil des Konzepts „Service“ ist es, richtige und wichtige Informationen unseren Kunden bereitzustellen. Sie haben eine eigene Verantwortung, sich selber zu informieren und sich ständig im Bilde zu halten, nicht nur, was im Moment passiert, sondern auch davon, was später passieren wird. Stellen Sie ebenso sicher, dass Sie Ihre Umgebung kennen. Welche Service-Angebote gibt es in der Nähe, die die Kunden eventuell brauchen könnten usw. Sie als Schleusenwärter sind für den Kunden immer die wichtigste Quelle für Informationen.

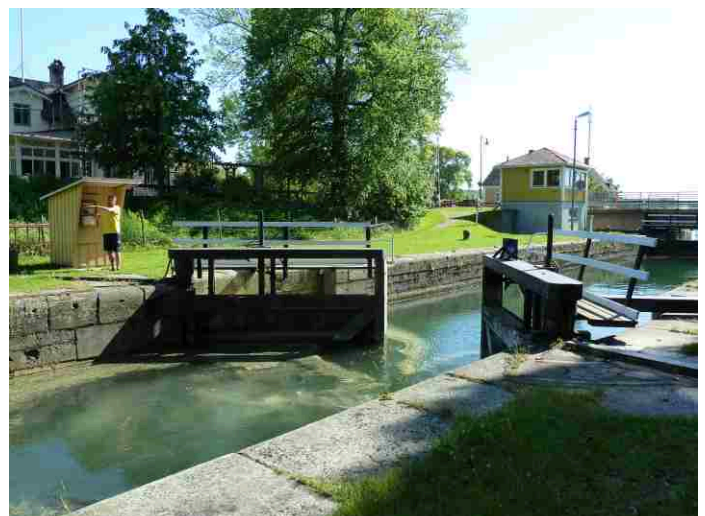
Man kann selten zu viel informieren!

Umgang mit Beschwerden

Unser Ausgangspunkt ist, dass wir unseren Kunden vertrauen. Daher nehmen wir Kundenbeschwerden ernst und schätzen in höchstem Maße, dass der Kunde seine Meinung äußert. Ohne unsere Kunden, die uns Informationen und Ansichten mitteilen, haben wir weniger Möglichkeiten, uns und unsere Leistungen zu verbessern oder zu wissen, worin wir gut sind. Daher erwarten wir von Ihnen, dass Sie eine höchst aktive Rolle einnehmen, um die Erwartungen unserer Kunden zu übertreffen und dass Sie versuchen, Kundenbeschwerden in der besten Weise unverzüglich zu lösen.

Schleusung

Das Schleusen ist ein Vorgang, der unsere Bootsgäste etwas nervös machen kann. Ihre Aufgabe als Schleusenwärter ist es, sicherzustellen, dass sie sich sicher fühlen und ihnen zu helfen, alles richtig zu machen.





Schleusenwärter am Götakanal (Schweden) bei der Arbeit

Zur Aufgabe des Schleusenwärters gehört neben dem Schleusen und der Kundenbetreuung auch, für Sicherheit an seinem Arbeitsplatz zu sorgen. Dies gilt nicht nur im Hinblick auf den Kundenverkehr sondern auch Verantwortung für die eigene Sicherheit zu übernehmen. Sollte trotz aller Aufmerksamkeit und Voraussicht doch einmal etwas passieren, wird vom Schleusenwärter erwartet, dass er in umsichtiger und ruhiger Art und Weise mit den Geschehnissen umgeht, umgehend die nötigen Personen/Dienste kontaktiert und beruhigend auf den Boots- und/oder Landtouristen eingeht.

Sicherheit am Arbeitsplatz

Der Begriff Sicherheit umfasst Vieles. Die Sicherheit der Bootsgäste, die Sicherheit der Zuschauer und natürlich auch Ihre eigene Sicherheit. Durch Sorgfalt in Ihrer Arbeit tragen Sie zur Aufrechterhaltung eines sicheren Arbeitsplatzes bei.

Sie sind verantwortlich:

- für das Sicherstellen, dass bei der Schleuse alles in einem guten und sicheren Zustand ist.
- dafür, den Müll sowohl vom Boden als auch aus dem Wasser einzusammeln.
- dafür, dass keine Verschmutzung durch Öl auftritt.
- dafür, jeden Morgen routinemäßig zu kontrollieren, dass die Rettungsringe, Bootshaken, Rettungsleitern und Feuerlöscher vorhanden und am richtigen Platz sind.
- für den Feuer- und Sicherheitsschutz.
- dafür, dass Anweisungen und Verfahren eingehalten werden.
- dafür, dass Fehler und Mängel sofort gemeldet werden.

Viele Risiken können durch Aufmerksamkeit und Voraussicht verhindert werden. Wenn etwas passiert, dass zu Gefährdungen führen könnte und das Sie selber nicht beheben können, kontaktieren Sie Ihren Vorgesetzten.

Ihre Sicherheit

Um Ihrer eigenen Sicherheit willen, denken Sie bitte über Ihren Arbeitsplatz nach. Es liegt in Ihrer Verantwortung, eine Beurteilung der vorliegenden Risiken zu machen. Denken Sie besonders an Folgendes:

- Rettungswesten sollen immer getragen werden.
- Bewegen Sie sich in der Nähe des Kanals vorsichtig, um Stürze zu vermeiden.
- Bei der Arbeit müssen Sie immer Schuhe tragen, die richtig am Fuß sitzen. Schuhe ohne Fersenkappe (Holzschuhe, Slipper oder ähnliche) dürfen nicht verwendet werden. Sie erhöhen die Gefahr von Stürzen etc.
- Tragen Sie die Stiefel mit Stahlkappen, die Sie an Ihrem Arbeitsplatz finden, wenn Sie den Rasen mähen.

Verletzung, Unfall

Obwohl wir alle Anstrengungen unternehmen, um Unfälle zu verhindern, werden wir sie nie vollständig vermeiden können. Oft ist es der menschliche Faktor, der dabei eine Rolle spielt. Rettungsleiter, Bootshaken, Rettungsring, Verbandskasten und Feuerlöscher für die ersten Bedürfnisse gibt es bei jeder Schleuse. Informieren Sie sich darüber, wo sie sind und wie sie verwendet werden.

Verletzung

Im Falle von Verletzungen oder Feuer immer den Notruf wählen. Es ist besser, einmal zu oft zu alarmieren. Dann kontaktieren Sie Ihren Vorgesetzten.

Es müssen nicht immer Verletzungen oder Sachschäden auftreten. Aber bei Unfällen gibt es immer aufgeregte Leute! Stellen Sie sich selber vor, Sie sitzen in einem Boot in der Schleuse und das Wasser fällt und fällt, Sie können keinen Schleusenwärter sehen. Sie rufen! Die Tauen werden gespannt und reißen. Sie rufen wieder! Aber kein Schleusenwärter ist zu sehen. Sie haben keine Möglichkeit, an der steilen Schleusenwand hinaufzuklettern. Das Boot stellt sich jetzt auf den Schleusenboden und beginnt nach außen abzukippen. Panik!

Die meisten Schäden können vermieden werden, indem Sie aufmerksam sind!

Die folgenden Regeln sind immer einzuhalten:

- a. Machen Sie keinerlei Aussagen an Dritte.
Konzentrieren Sie sich darauf, denjenigen zu helfen, die die Hilfe brauchen.
- b. Spekulieren Sie nicht über den Ursprung des Unfalls, ob jemand versagt hat oder die Ausrüstung mangelhaft war, wie umfangreich der Schaden ist oder wer dafür verantwortlich sein könnte.

Von den Mitarbeitern an den Schleusen wird außerdem ein hohes Maß an Verantwortung in verschiedener Hinsicht verlangt. Dazu gehört unter anderem auch, dass die Tätigkeit an den Schleusen ohne den Einfluss von Alkohol und Drogen ausgeübt wird und beobachtetem oder vermutetem Missbrauch von Drogen und Alkohol nachgegangen wird.

Verantwortung

Wir gehen von einem nachhaltigen Wirtschaften aus und haben eine gemeinsame Verantwortung, aufmerksam die Nachhaltigkeit in allen unseren Entscheidungen zu beachten.

Die Verantwortung der Mitarbeiter

Alle Mitarbeiter sollen mit ihren Fähigkeiten, ihrem Engagement und ihrer Loyalität zu den Zielen des Unternehmens beitragen, indem sie:

- die eigene Initiative und eigene Verantwortung für die Arbeitsaufgaben und die Ergebnisse übernehmen.
- sich und Ihren Kollegen gegenseitigen Respekt zeigen und zu den Fortschritten des Teams durch den Austausch von Wissen, Ideen und Sichtweisen beitragen.
- aktiv die eigenen Kompetenzen entwickeln.

Alkohol- und Drogenrichtlinie

Die Alkohol- und Drogenrichtlinie trägt zur Schaffung und Erhaltung eines sicheren Arbeitsplatzes bei, der sauber und nüchtern ist. Mitarbeiter, die Alkohol und Drogen am Arbeitsplatz nutzen oder unter deren Einfluss stehen, beeinträchtigen sowohl das physische als auch das psychosoziale Arbeitsumfeld und sie sind ein Risiko in der Arbeit sowohl für die Betroffenen als auch für die Kollegen. Alle Mitarbeiter sollen sich bewusst sein, welche Auswirkungen Alkohol und andere Drogen auf unsere Gesundheit haben.

Alle Mitarbeiter sollen während der Arbeitszeit nüchtern und drogenfrei sein. Weder Alkohol noch Drogen dürfen während der Arbeitszeit vorkommen. Drogenfrei zu sein bedeutet,

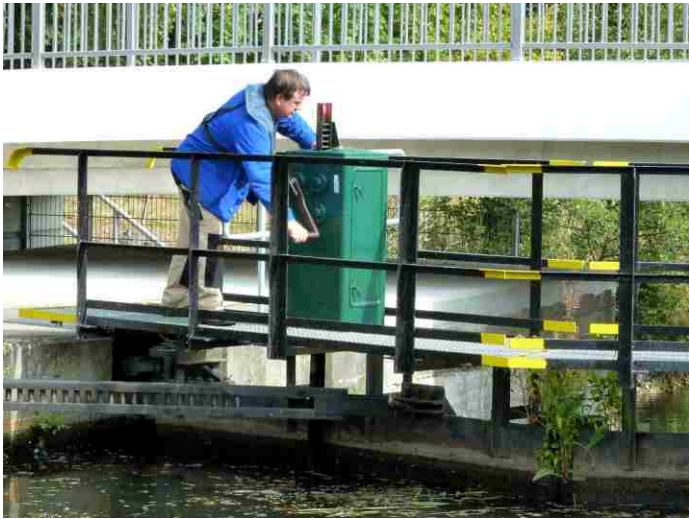
dass wir die gleichen Anforderungen haben, die für Autofahrer gelten. Es ist nicht annehmbar, mit Kater oder betrunken zum Arbeitsplatz zu kommen.

Wenn ein Mitarbeiter gegen diese Politik verstößt, kann das zu einer Neuzuweisung und einer möglichen Entlassung führen.

Auch das Anforderungsprofil an Personen, die als Schleusenwärter am Götakanal tätig werden wollen, ist im schwedischen Handbuch sehr umfangreich und sehr detailliert beschrieben. Da die Schleusenwärter am Götakanal und am Finowkanal mit dem praktischen Schleusen, der Betreuung und Information der Kunden und der Repräsentation der Urlaubsregion fast identische Aufgabenbereiche abdecken (mit Ausnahme der Brückenbedienung), gelten die Anforderungen, die die Götakanal-Gesellschaft an ihre Schleusenwärter stellt ebenso für das Personal an den Finowkanalschleusen. Auch wenn sich die Personengruppen, aus denen die Schleusenwärter vorrangig stammen voneinander unterscheiden. Erweiternd muss für die noch handbetriebenen Schleusen am Finowkanal eine grundlegende körperliche Fitness der Schleusenwärter vorausgesetzt werden.



Schleusenwärter am Finowkanal



An der Schleuse Grafenbrück

Tätigkeitsbeschreibung - Schleusenwärter

Organisatorische Einstufung

Der Dienst als Schleusenwärter gehört zur Marketing- und Informationsabteilung.

Allgemeine Verantwortlichkeit

Jeder Mitarbeiter ist für die Aufgaben seiner Position verantwortlich, seine Eigenschaften entsprechend dem Anforderungsprofil zu entwickeln und aktiv daran zu arbeiten, sich selbst und seine Kompetenzen zu erweitern.

Arbeitsaufgaben

- Service und Informationen über den Kanalbereich für Touristen und Bootsfahrer
- Schleusen und Bedienung der Brücken
- Anweisen und Informieren von Bootsfahrern beim Schleusen und bei der Brückendurchfahrt
- Wasserrückhaltevermögen, Wasserstandregulierung im Kanal
- Planen der Boote in der Schleuse, Reihenfolge
- Checkliste führen und unterzeichnen

Stellen Sie sicher, dass der Steuerplatz sauber, gepflegt und in Ordnung ist.

Wichtige Eigenschaften für den Dienst

- Serviceorientiertheit – sich trauen, das Kommando zu übernehmen
- für den Betrieb der Brücken und Schleusen praktisch veranlagt sein
- erforderliche Sprachkenntnisse
- Ordnungssinn und Sozialverhalten

- Soziale Kompetenz, ansprechbar, inspirierend
- Kenntnis der Götakanal-Region
- Mindestens 18 Jahre alt

Disziplin und Ordnung

Es sind nicht nur Sie, der nett sein soll. Auch Ihr Arbeitsplatz soll einen positiven und ordentlichen Eindruck machen. Bedenken Sie die folgenden Punkte:

- Rauchen kann diskret durchgeführt werden, aber nicht so, dass es die Aufmerksamkeit der Gäste anzieht. Rauchen ist in den Pausenhütten nicht erlaubt.
- Das Fahrzeug wird auf dem angewiesenen Platz geparkt.
- Sie dürfen gerne Radio mit einer moderaten Lautstärke hören (aber nicht über Ihr Autoradio oder über Kopfhörer). Schalten Sie es aus, wenn Boote kommen, dann muss Ihre ganze Aufmerksamkeit auf sie gerichtet sein.
- Haustiere dürfen nicht an den Arbeitsplatz mitgebracht werden.
- Fassen Sie sich kurz, wenn Sie von Bekannten besucht werden.

Arbeitszeit und Zeitplan

Ihre Arbeitszeiten stehen in Ihrem Terminplan. Während dieser Zeit müssen Sie an Ihrem Arbeitsplatz sein. An vielen Arbeitsplätzen lichtet sich der Verkehr gegen Abend. Nutzen Sie die Gelegenheit, um sauberzumachen, Gras zu mähen, Wasser zu regulieren usw. Es ist wichtig, dass Sie die gesamte geplante Arbeitszeit an Ihrem Arbeitsplatz verbleiben.

Quelle: Att arbeta som slussvärd 2014; AB Göta kanalbolag (übersetzt durch: translated.net)

7. Zukunftsfähige Formen der Arbeit – das Ehrenamt als Voraussetzung für Arbeitsplätze

Im Zusammenhang mit dem am Finowkanal im Jahr 2013 unternommenen Experiment, gesellschaftlich engagierte Menschen als ehrenamtliche Schleusenwärter einzusetzen, wurde vor allem seitens der Personalvertretung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kritik geäußert: Der Einsatz ehrenamtlicher Schleusenwärter bedrohe den Erhalt von Arbeitsplätzen bei der WSV.

Fakt ist, die Ehrenamtler wurden an Schleusen eingesetzt, die ohnehin nicht mehr von Mitarbeitern des WSA bedient wurden sondern von Langzeitarbeitslosen in Zusammenarbeit zwischen der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Region Finowkanal und dem Jobcenter Barnim.

Fakt ist auch, dass durch das Engagement der Ehrenamtler am Finowkanal innerhalb einer Saison politische Kontakte geknüpft, neue Besucherkreise erschlossen, neue Partnerschaften hergestellt und mindestens ein Jugendprojekt („Junior-Schleusenwärter mit Zertifikat“) initiiert wurden.



Hartmut Ginnow-Merkert bei seiner ehrenamtlichen Tätigkeit an einer Schleuse am Finowkanal in der Saison 2013

Die positive Wirkung aus dieser einen Saison überwiegt bei weitem den vom Personalrat des WSA befürchteten Jobverlust, zumal die WSV-Arbeitsplätze an den zehn inneren Schleusen des Finowkanals ohnehin seit vielen Jahren nicht mehr existieren.

Trotzdem wurde der Einsatz ehrenamtlicher Schleusenwärter durch ein Veto des WSA-Personalrats schon ab 2014 unterbunden. Eine Diskussion darüber wurde nicht zugelassen.

Ehrenamtliche Betätigung und gesellschaftliches Engagement haben zum Beispiel in England einen ganz anderen Stellenwert. Nachdem die dortige staatliche Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Jahr 2012 sämtliche touristisch genutzte Wasserwege Englands an den nicht-staatlichen Canal & River Trust übertrug, wird ein großer Teil der touristischen Dienstleistungen im britischen Kanalnetzwerk von Freiwilligen erbracht. Die dort zum Beispiel als Schleusenwärter ehrenamtlich Tätigen profitieren durch eine Vielzahl nicht-pekuniärer Vorteile. Ihren größten Vorteil sehen sie zudem in der Chance, sich auch nach der Pensionierung sinnvoll einbringen zu können. Ihre Wahrnehmung als nützliche Mitglieder der Gesellschaft, die Bewegung an frischer Luft („Grüner Fitnessraum“), die Interaktion mit den noch berufstätigen Mitarbeitern des Canal & River Trust und mit den vielen, meist internationalen Besuchern vermitteln den Ehrenamtlern einen hohen Grad von Anerkennung und persönlicher Zufriedenheit, die bis in die Familien der Freiwilligen hinein wirkt.

Auch junge Menschen im Alter zwischen 16 und 24 Jahren engagieren sich bei der Pflege der Wasserwege. Eine Vielzahl von Arbeitsgruppen befasst sich landesweit mit Aufräumaktionen, der Landschaftspflege, der Wiederherstellung einzelner Kanalabschnitte und sogar der Reparatur von Schleusen und anderen wasserbaulichen Anlagen. In seinem Jahresbericht 2013/14 stellt der Canal & River Trust fest, dass Freiwillige 51.000 Arbeitstage geleistet haben und dass mit ihrer Hilfe u.a. 143 Schleusentore erneuert und 100 Kanalkilometer entschlammt werden konnten und dass Freiwillige im Canal & River-Explorer Programm insgesamt 27.500 Kinder mit ihren Workshops erreichen konnten.

Der Canal & River Trust bezifferte laut einer britischen Studie allein die Einsparung an Ausgaben im Gesundheitswesen auf umgerechnet 75 Millionen Euro. Doch es geht nicht allein um die materiellen Aspekte des Ehrenamtes.

Die vielfach aus höheren Bildungsschichten stammenden ehrenamtlichen Mitarbeiter bringen den eigenen hohen Qualitätsanspruch, ihre vormalige berufliche Qualifikation und Motivation sowie ihre fremdsprachliche und interkulturelle Kompetenz in ihre Arbeit ein. Sie arbeiten weitgehend selbständig und interagieren auf empathische Art und Weise mit den Gästen aus dem In- und Ausland. Das freundliche Bild, das sie vermitteln, resultiert in einer vermehrt auch internationalen touristischen Nachfrage, die wiederum für wirtschaftliche Prosperität und Entwicklung entlang der Kanäle sorgt. Nach einer Studie unserer niederländischen Partner bringt ein ausländischer Wassertourist pro Tag ca. 114 Euro in die Region, von denen je 25 % auf den Vercharterer, die Nebenbetriebe des Vercharterers, die Gastronomie und den Handel entfallen.

Die Nutzung und die Würdigung ehrenamtlichen Engagements bringen ideelle und materielle Vorteile für das gesamte System. Doch profitiert davon auch der Arbeitsmarkt?

Das britische Beispiel zeigt, dass durch die massive Einbindung ehrenamtlicher Helfer eine Vielzahl neuer Arbeitsplätze entsteht. Ehrenamtliche Helfer arbeiten dort nicht nur als Schleusenwärter. Durch den Einsatz pensionierter Lehrer kann der Canal & River Trust seinerseits Aufgaben erfüllen, die mit bezahlten Kräften nie möglich waren oder sein werden. Ein Team bezahlter Mitarbeiter entwickelt hierfür Lehrmaterial und mobile Unterrichtssysteme.

Nur mit professionellem Management ist es möglich, die Arbeit und den Einsatz der vielen Freiwilligen sinnvoll zu koordinieren. Anderswo etwa verloren gegangene Jobs in der staatlichen Verwaltung entstehen hier neu. Ed Moss, Freiwilligenkoordinator des Canal & River Trust, verwies zum Beispiel darauf, dass sich seit Beginn des Freiwilligenprogramms des Canal & River Trust die Anzahl bezahlter Arbeitsstellen von einer auf 26 erhöht hat. Allein für die Rekrutierung und Organisation der ehrenamtlichen Helfer beschäftigt der Canal & River Trust bezahlte Mitarbeiter, die Werbematerialien entwickeln, Schleusenhandbücher erstellen und sich um Versicherungsfragen und die soziale Absicherung der freiwilligen Helfer kümmern. Durch die Notwendigkeit, Spenden und Drittmittel einzuwerben, entstanden bezahlte Arbeitsplätze in der Werbung und im Fundraising. Weitere Arbeitsplätze entstanden in den Bereichen Kommunikation und Bildung.



Vorführung von Experimenten im Rahmen von Kinder- und Jugendprogrammen durch ehrenamtliche Mitarbeiter des Canal&River Trust

Ehrenamt ist im britischen Kanalsystem eine überaus erfolgreiche Methode, in Kombination der ideellen Ziele der Ehrenamtler mit den finanziellen Möglichkeiten der Kanalverwaltung ein touristisch hochwertiges und attraktives Angebot zu entwickeln, ohne welches das britische Kanalsystem nicht überlebensfähig wäre. Diese Methode zieht – wie bereits erläutert – direkte Arbeitsplätze bei der Canal & River Trust, aber auch indirekt in der Tourismuswirtschaft in der Region nach sich. Ohne die ehrenamtliche Tätigkeit wäre eine touristische Betreuung der britischen Kanäle undenkbar. Damit wären viele Arbeitsplätze im touristischen Bereich im weiteren und im wassertouristischen Bereich im engeren Sinne bedroht.

In ihrer Gesamtheit bieten die Freiwilligen Englands das Fundament für die Bewahrung der kulturellen Identität des Landes und dessen touristisch-wirtschaftliche Inwertsetzung. Ihr Beitrag entscheidet darüber, ob an einem Kanal ein neues Café oder ein neuer Bootsverleiherbetrieb entstehen kann.

In der Symbiose aus ehrenamtlichen Helfern (Schleusenwärter, Finowkanal-Lotsen) liegt die Chance für die Region, den Finowkanal zu einer nachgefragten Destination weiter zu entwickeln, die dann ihrerseits als neuer Wirtschaftszweig die Nachfolge der längst der Vergangenheit angehörenden einstigen Industriebetriebe der Stadt und der Region anzutreten in der Lage ist. Ohne die Freiwilligen keine neuen Jobs in den Dienstleistungsbetrieben an den Wasserwegen. Die Freiwilligen als „Paten“ für neue Arbeitsplätze!



