

**VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES STROMGEBIETES ODER/HAVEL E.V.**  
Stowarzyszenie d/s zagospodarowania obszaru nurtu Odry i Haveli, stow. zarej.

19. Internationales Oder/Havel-Colloquium  
19. Międzynarodowe Kolokwium Odry i Haveli

# WASSERTOURISMUS ZWISCHEN ELBE, ODER UND OSTSEE – STAND UND PERSPEKTIVEN

TURYSTYKA WODNA  
MIĘDZY LABA, ODRA A BALTYSKIEM –  
STAN OBECY I PERSPEKTYWY

IHK Berlin – 24. Juni 2015



**Colloquiums-Bericht**

HORST LINDE (HRSG.)

Berlin – im Juli 2015

## VORWORT

HORST LINDE

---

Wassertourismus, in seinen unterschiedlichen Erscheinungsformen und regionalen Ausprägungen, ist ein zunehmend wichtiges Arbeitsfeld des Vereins zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V. Schon in den Jahren 2005 in Berlin und 2010 in Kostrzyn hatte er in seiner Reihe Internationaler Oder/Havel-Colloquien diese Thematik aufgegriffen (entsprechende Berichte verfügbar). Seitdem hat sich auf diesem Gebiet regional und überregional Vieles in positivem Sinn verändert und entwickelt. Andererseits gibt der Stand der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen Anlass zur Sorge im Hinblick auf gedeihliche Zukunftsperspektiven des Wassertourismus auf Binnen- und Küstengewässern, ebenso wie der Berufs-Güterschifffahrt.

Dies ist Anlass genug für den Verein, diese Thematik erneut aufzugreifen und sein 19. Colloquium am 24. Juni in der IHK Berlin unter den Arbeitstitel „**Wassertourismus zwischen Elbe, Oder und Ostsee**“ zu stellen, mit dem Ziel, möglichst viele unterschiedliche Aspekte des regionalen und überregionalen Wassertourismus, aus der Sicht von Nutzern und Anbietern, zur Sprache zu bringen.

Ein schriftlicher Bericht über die Veranstaltung wird hiermit vorgelegt. Er basiert auf den EDV-gestützten Präsentationen der Beiträge, zum Teil ergänzt durch schriftliche oder digitale Aufzeichnungen, auch einschließlich einer gestrafften Wiedergabe von Diskussionsbeiträgen. Er ist dem Internet-Portal des Vereins unter [www.oderverein.de](http://www.oderverein.de) als Ganzes oder in Teilen zu entnehmen.

## PROGRAMM + INHALTSVERZEICHNIS

---

<b>Eröffnung + Einführung</b>	5
<i>Gerhard Ostwald / Vors. des Vorstands</i>	
<b>Grußwort</b>	6
<i>Christian Wiesenhütter / IHK Berlin</i>	
<b>Vorträge (1)</b>	
<i>Moderation: Robert Radzimanowski / IHK Ostbrandenburg</i>	
<b>Bedingungen des Wassertourismus in Deutschland aus der Sicht der Wasserstraßenverwaltung des Bundes</b>	8
<i>Detlef Aster / Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Bonn / Würzburg</i>	
<b>Neue Impulse für grenzüberschreitenden deutsch-polnischen Wassertourismus</b>	28
<i>Stefan Zierke MdB / Deutscher Bundestag, Berlin</i>	
<b>Wassertourismus in Brandenburg – aus landespolitischer Sicht</b>	33
<i>Martin Linsen / Ministerium für Wirtschaft und Energie, Potsdam</i>	
<b>Wassertourismus in Polen – Stettiner Haff + Untere Oder + Ostsee</b>	43
<i>Dr. Zbigniew Zbroja / Grenzüberschreitendes Cluster, Szczecin...</i>	
<b>Podiumsdiskussion</b>	
<b>„Was muss jetzt für den Wassertourismus getan werden?“</b>	68
<i>Moderation Robert Radzimanowski Detlef Aster + Stefan Zierke + Martin Linsen + Dr. Zbiniew Zbroja + Harald Kuhnle / Kuhnle-Tours, Rechlin/Müritz</i>	
<b>Vorträge (2)</b>	
<i>Moderation: Gerhard Ostwald</i>	
<b>Wassertourismus zwischen Elbe + Oder + Ostsee – Reviere + Möglichkeiten + Erscheinungsformen</b>	70
<i>Prof. Horst Linde, Berlin</i>	
<b>Bericht zur Studie „Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus In Berlin und Brandenburg“</b>	92
<i>Barbara Nitsche / IHK Potsdam + Matthias Wedepohl / Projekt M GmbH, Berlin</i>	

<b>Ausflugsschifffahrt auf der Oder</b>	129
<i>Agnieszka Zdziabek- Bollmann / Projekt Oder für Touristen 2014, Nowa Sol + Frankfurt (Oder)</i>	
<b>Das Peenetal – eine Flusslandschaft im Oder-Delta</b>	156
<i>Martin Schröter / HOP Transnationales Netzwerk Odermündung e.V., Wolgast</i>	
<b>Schifffahrt auf der oberen Oder und dem Gleiwitzer Kanal</b>	174
<i>Jan Szefer / Stowarzyszenie Port Jachtowy Krapkowice</i>	
<b>Grenzüberschreitender Charterbootverkehr</b>	194
<i>Harald Kuhnle / Kuhnle-Tours GmbH, Rechlin/Müritz</i>	
<b>Aktuelle Entwicklungen im Bereich des Finowkanals</b>	201
<i>Prof. Hartmut Ginnow-Merkert / Unser Finowkanal e.V., Eberswalde</i>	
<b>Schlusswort</b>	236
<i>Horst Linde, Berlin</i>	
<a href="#">Teilnehmerverzeichnis</a>	238

## ERÖFFNUNG + EINFÜHRUNG

GERHARD OSTWALD, BERLIN

---

Sehr geehrte Damen und Herren – Szanowni panstwo, herzlich willkommen zum 19. Internationalen Oder/Havel-Colloquium in Berlin. Zum dritten Mal beschäftigt sich der Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V. mit dem Thema Wassertourismus. Es gab mehrere Gründe, das Thema erneut aufzugreifen:

- + Der Bundestag behandelt ein Konzept zum Wassertourismus;
- + Die Industrie- und Handelskammern und andere Institutionen der Region haben eine Studie zu den wirtschaftlichen Effekten des Wassertourismus erstellt – hierzu hören wir später noch Näheres;
- + Es gibt Initiativen zur Erhaltung historischer Wasserstraßen und zur Nutzung der Oder für den Fahrgastverkehr;;
- + Es besteht ein erneut angestiegenes Interesse am Freizeitverkehr mit dem Boot, dem die Wasserstraßenverwaltung z.B. bei den Schleusenöffnungszeiten nicht ausreichend nachkommt.

Zu allen diesen Themen werden wir in den heutigen Vorträgen etwas hören.

Berufsschifffahrt und Sportbootschifffahrt nutzen die gleichen Wasserwege. Wenn sie nicht instand gehalten werden und die Gefahr besteht, dass Ufer und Schleusenabgängig sind, dann sind Sportboote gleichermaßen von Sperrungen betroffen wie die Motorgüterschiffe.

Die Wasserwege sind ein Teil der Infrastrukturen von Staaten und müssen in Deutschland und in Polen uneingeschränkt erhalten werden. Die Umsetzung dieser Forderung ist schwer genug und kann nur gelingen, wenn alle daran Beteiligten zusammen arbeiten.

Der Oderverein hat deshalb die Eberswalder Erklärung zur Bildung eines Netzwerkes Deutsche Wasserstraßen unterzeichnet, mit dem ein Zeichen für die neue und gewachsene Bedeutung des Wassertourismus gesetzt werden soll.

Die vielfältigen Ausprägungen des Wassertourismus stehen heute im Mittelpunkt des Colloquiums. Ich würde mich freuen, wenn wir am Ende der Veranstaltung sagen können, dass Politik und Verwaltung die Bedeutung des Sportbootverkehrs erkannt haben und mit einem ausgewogenen Finanzierungsplan für die notwendigen Maßnahmen sorgen werden.

Ich wünsche dem Colloquium einen guten Verlauf.

## GRÜßWORT

CHRISTIAN WIESENHÜTTER, BERLIN

---

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zum mittlerweile 19. Oder/Havel-Colloquium, diesmal hier bei uns in der IHK Berlin. Insbesondere freue ich mich über die zahlreichen Experten, die heute hier mit uns diskutieren werden, und vor allem auch über unsere zahlreichen polnischen Gäste – vielen Dank für Ihr Kommen. Ein großes Dankeschön geht auch an die Organisatoren dieser Veranstaltung, die Herren Ostwald, Linde und Radzimanowski. Herzlich willkommen und vielen Dank für Ihre Einladung.

Berlin und Brandenburg liegen, gemeinsam mit dem Stettiner Haff, inmitten des größten zusammenhängenden Wassersportreviers in Europa. Ob mit Kanu, Floß, Motorboot oder Segelboot, die weitläufige Fluss- und Seenlandschaft wird von Wassersportlern gern und viel genutzt. Damit hat sich dies Wassersportgebiet zu einer bedeutenden wassertouristischen Destination entwickelt.

Doch der Wassertourismus steht vor einer ganzen Reihe großer Herausforderungen, die ich kurz benennen möchte:

- Der Bund plant eine Kategorisierung der Bundeswasserstraßen. Da, wo viele Tonnen über das Wasser bewegt werden, soll weiterhin ein Ausbau und Erhalt gesichert werden, aber was passiert mit den sog. „Nebenwasserstraßen“? Welche Auswirkungen wird das auf unsere wassertouristisch geprägte Region haben?
- Der 2011 verhängte Investitionsstopp bei Wasserstraßen mit Güterverkehrsmengen von weniger als 5 Mio. t p.a. hat bereits gezeigt, was passiert, wenn Investitionen in Wasserstraßen ausbleiben. Besonders betroffen ist auch hier das ostdeutsche Wasserstraßennetz.

Dabei laufen wir bei einer einseitig tonnenorientierten Betrachtung Gefahr, das Wasserstraßennetz zu zersplittern. Auch berücksichtigt die reine Klassifizierung nach Transportgewichten weder den inzwischen eingetretenen Strukturwandel in der Binnenschifffahrt im Hinblick auf beförderte Güterarten, noch die Personenschifffahrt. Gar nicht berücksichtigt wird die wassertouristische Wertschöpfung für die Regionen. Dabei sind Wassersport und Wassertourismus auf den Erhalt und die Modernisierung eines leistungsfähigen Wasserstraßennetzes elementar angewiesen.

Ein weiteres Problem ist, dass verschiedene Bundesressorts für den Wassertourismus zuständig sind. Auch auf Landesebene liegt eine Zersplitterung der Zuständigkeiten auf Verwaltungsebene vor. Da weiß eine Hand häufig nicht, was die andere tut.

Dass der Wassertourismus so stiefmütterlich behandelt wird, mag auch daran liegen, dass es für ganz Deutschland keine belastbaren Zahlen gibt. Dabei hat sich der Wassertourismus gerade für Brandenburg und Berlin zu einem bedeutenden tourismuswirtschaftlichen Angebotssegment entwickelt – insbesondere im ländlichen und strukturschwachen Raum. Aber auch in Polen hat der Wassertourismus stark an Bedeutung gewonnen. Ich freue mich daher sehr, dass wir heute nicht nur die Wasserlandschaft Berlins und Brandenburgs in den Blick nehmen, sondern auch den Wassertourismus in Polen beleuchten. Denn die Welt lernen wir nicht im Hafen kennen. Wasser kennt keine Grenzen – nur darf uns auch die Politik keine Grenzen setzen.

Wir haben daher als IHKs in Berlin und Brandenburg eine entsprechende Studie initiiert und sind der Frage nachgegangen, welche wirtschaftlichen Effekte der Wassertourismus in unserer Region hat. Die Ergebnisse wird Ihnen Herr Wedepohl noch vorstellen. Aber eines kann ich Ihnen schon verraten Die Zahlen sind wirklich beachtlich, vor allem vor dem Hintergrund, dass wir dabei die landseitigen Effekte noch gar nicht berücksichtigt haben.

Mit dieser Studie haben wir nun Zahlen an der Hand, mit denen wir unsere politischen Forderungen untermauern können. Gemeinsam mit den Brandenburger Kammern, dem Brandenburger Wirtschaftsministerium, dem Wirtschaftsverband Wassersport und der Messe Boot & Fun haben wir eine Resolution erarbeitet, welche die Kernpunkte einer zukünftigen Wassertourismuspolitik und leistungsfähiger Wasserstraßen beinhaltet. Die Resolution wird von allen ostdeutschen Kammern mitgetragen und unterzeichnet. Auch der Tourismusausschuss der Kammerunion Elbe-Oder hat auf seiner letzten Sitzung in Breslau einer Mitzeichnung zugestimmt. Daher an dieser Stelle einen herzlichen Dank an die polnischen und tschechischen KEO-Mitglieder.

Gestatten Sie mir zum Abschluss noch eine Anmerkung: Über Grenzen hinweg zu denken, kann andere Perspektiven öffnen. Zum Beispiel in Großbritannien werden die Binnenwasserstraßen von einer gemeinnützigen Organisation verwaltet und bewahrt. Der *Canal & River Trust* hat in England und Wales 2012 die staatliche Behörde British Waterways abgelöst. Solche Zukunftsmodelle sollten auch hierzulande keinen Denkverboten unterliegen.

Meine Damen und Herren, nun genug der Vorrede; denn wir haben heute eine ganze Reihe großartiger Experten zu diesem Thema zu Gast. In diesem Sinne wünsche ich uns allen einen interessanten und erkenntnisreichen Austausch zum Thema Wassertourismus.

# BEDINGUNGEN DES WASSERTOURISMUS IN DEUTSCHLAND AUS DER SICHT DER WASSERSTRABENVERWALTUNG DES BUNDES

DETLEF ASTER, BONN/WÜRZBURG

---

Wir machen Schifffahrt möglich.

**Bedingungen des Wassertourismus in Deutschland  
aus Sicht der WSV - eine Einführung**  
19. Internationales Oder/Havel - Colloquium am 24. Juni 2015 in Berlin



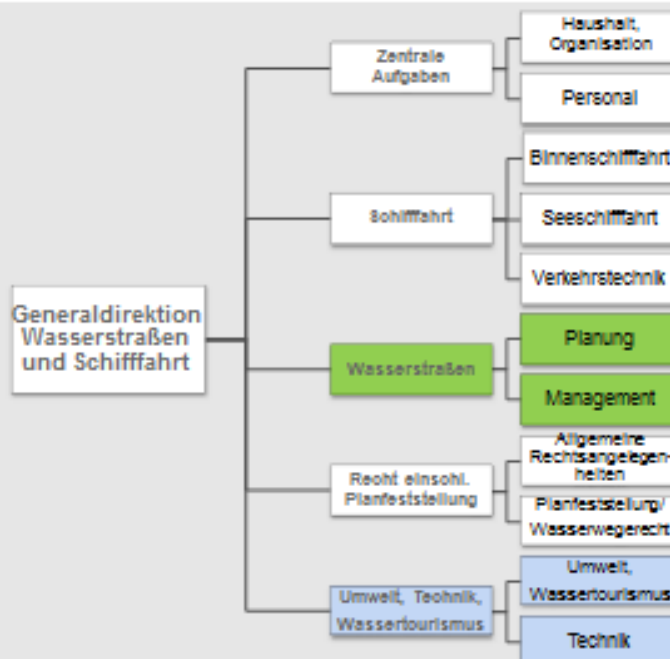


## Vortragsgliederung

1. Organisatorische Neuregelungen in der WSV des Bundes
2. Wassertourismus in der Koalitionsvereinbarung 18. Legislaturperiode
3. Gestaltung von Wassersportanlagen
4. Bautechnischer Zustand der Bundeswasserstraßen
5. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen
6. Unterhaltung der Nebenwasserstraßen
7. Nutzungsinteressen an Nebenwasserstraßen
8. Nutzungskonzepte
9. Beispiel Lahn
10. Beispiel Finowkanal
11. Zusammenfassung

22

## Errichtung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt am 1. Mai 2013



23

## Vortragsgliederung

1. Organisatorische Neuregelungen in der WSV des Bundes
- 2. Wassertourismus in der Koalitionsvereinbarung 18. Legislaturperiode**
3. Gestaltung von Wassersportanlagen
4. Bautechnischer Zustand der Bundeswasserstraßen
5. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen
6. Unterhaltung der Nebenwasserstraßen
7. Nutzungsinteressen an Nebenwasserstraßen
8. Nutzungskonzepte
9. Beispiel Lahn
10. Beispiel Finowkanal
11. Zusammenfassung

24

## Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 16. Dezember 2013 - 18. Legislaturperiode

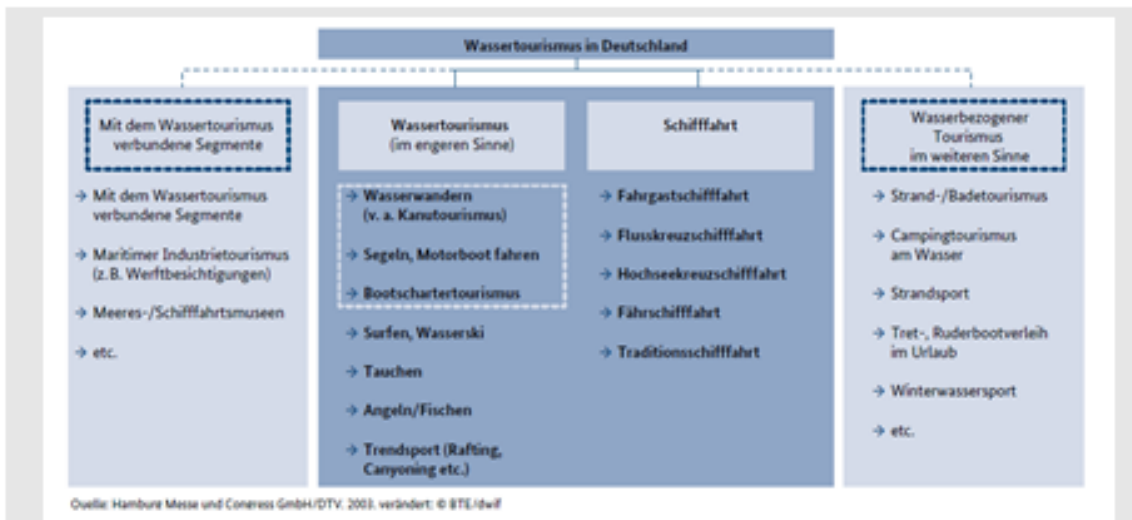
### *Bundeswasserstraßen*

Die Binnenschifffahrt verfügt über erhebliche Kapazitätspotenziale. Um diese bestmöglich nutzen zu können, sind wir auf leistungsfähige Bundeswasserstraßen angewiesen, für die wir klar definierte Investitionsprioritäten setzen. Auf Grundlage des neuen BVWP und der Verkehrsinfrastrukturberichte werden wir in regelmäßigen Abständen einen nach Dringlichkeitsstufen geordneten Maßnahmenplan für den Erhalt der Bundeswasserstraßen erarbeiten. Neben der Tonnage werden weitere Kriterien für die Prioritäteneinstufungen berücksichtigt.

Den angestoßenen Reformprozess der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes werden wir unter Einbindung der Beschäftigten so entwickeln, dass die notwendigen regionalen Kompetenzen gesichert werden. Wir werden ein Wassertourismuskonzept vorlegen.

25

## Umfassender Begriff Wassertourismus



In Deutschland herrscht zwischen dem Bund und den Bundesländern **eine Kompetenzverteilung**, die durch Art. 30 und 70 ff. des Grundgesetzes geregelt ist. Die wesentlichen Kompetenzen für die konkretere politische Gestaltung des Tourismus liegen bei den Ländern. Zwischen Bund und Ländern wirkt der Bund-Länder-Ausschuss Tourismus als Koordinationsgremium.

## Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen

**Wassertourismus-Paradies in Deutschland**



**BUNDESWASSERSTRASSEN**



Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Wassertourismus in Deutschland, Praxisleitfaden, Berlin 2013

## Voraussichtlicher inhaltlicher Rahmen des Wassertourismuskonzeptes (Entwurfsstand)

Strukturierung der Verwaltung verkehrlich (Güterverkehr) unbedeutender „Nebenwasserstraßen“ und damit **Auflösung der Interessenkonflikte** zwischen vorrangigen verkehrswirtschaftlichen Aufgaben des Bundes und tourismuswirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Anforderungen an den Bund.

**Das Wassertourismuskonzept ist noch in Bearbeitung!**

S8

## Vortragsgliederung

1. Organisatorische Neuregelungen in der WSV des Bundes
2. Wassertourismus in der Koalitionsvereinbarung 18. Legislaturperiode
3. **Gestaltung von Wassersportanlagen**
4. Bautechnischer Zustand der Bundeswasserstraßen
5. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen
6. Unterhaltung der Nebenwasserstraßen
7. Nutzungsinteressen an Nebenwasserstraßen
8. Nutzungskonzepte
9. Beispiel Lahn
10. Beispiel Finowkanal
11. Zusammenfassung

24

## Gestaltung von Wassersportanlagen; - Richtlinie



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW)  
Anlagen zur Überwindung von Fallstufen, Ein- und Auspostellen

Verkehr: Mobilität, Bauen, Wohnen, Stadt, Land Verkehr: Mobilität, Bauen, Wohnen, Stadt, Land [www.bmdvb.de](http://www.bmdvb.de) Verkehr: Mobilität, Bauen, Wohnen, Stadt, Land Verkehr: Mobilität, Bauen, Wohnen, Stadt, Land Verkehr: Mobilität



Bild Nr. 1

Bezeichnung  
Bootschleppe mit Geländestage

Hinweis  
Das Einrichten des Verbleibsweges mit dem Gelände ist nicht optimal.

Ort, Wasserstraße  
Schönsee Spandau, Havel

## Gestaltung von Wassersportanlagen; - Grund- und Serviceangebot



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW)  
Anlagen zur Überwindung von Fallstufen, Ein- und Auspostellen

Verkehr: Mobilität, Bauen, Wohnen, Stadt, Land Verkehr: Mobilität, Bauen, Wohnen, Stadt, Land [www.bmdvb.de](http://www.bmdvb.de) Verkehr: Mobilität, Bauen, Wohnen, Stadt, Land Verkehr: Mobilität, Bauen, Wohnen, Stadt, Land Verkehr: Mobilität, Bauen, Wohnen, Stadt, Land Verkehr: Mobilität

### 1. Vorbemerkungen

Die Infrastruktur für die Sport- und Freizeitschifffahrt kann in ein vom Staat vorzuhaltendes **Grundangebot** ( „Umfang ?.. ) und **privatwirtschaftlich bereitzustellendes Serviceangebot** unterteilt werden.

## Gestaltung von Wassersportanlagen; - Wirtschaftlichkeit



## 2 Eingangsgrößen

### 2.1 Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit, Verkehrsbetrachtungen

Zur Bewertung der Notwendigkeit von Baumaßnahmen für die Sport- und Freizeitschifffahrt ist es zunächst erforderlich, die Nutzungsintensität des betrachteten Wasserstraßenbereiches durch die Sport- und Freizeitschifffahrt abzuschätzen. Hierfür können folgende Daten herangezogen werden:

- Anzahl der Betriebe mit Sportbootvermietung und deren Bootsflotte pro Wasserstraße
- Anzahl der Vereine mit Bezug zur Sport- und Freizeitschifffahrt (Nutzungsverträge) pro Wasserstraße

## Gestaltung von Wassersportanlagen; - Bundeshaushaltsordnung

### § 7 Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, Kosten- und Leistungsrechnung

(1) Bei Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Diese Grundsätze verpflichten zur Prüfung, inwieweit staatliche Aufgaben oder öffentlichen Zwecken dienende wirtschaftliche Tätigkeiten durch Ausgliederung und Entstaatlichung oder Privatisierung erfüllt werden können.

(2) Für alle finanzwirksamen Maßnahmen sind angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen. Dabei ist auch die mit den Maßnahmen verbundene Risikoverteilung zu berücksichtigen. In geeigneten Fällen ist privaten Anbietern die Möglichkeit zu geben darzulegen, ob und inwieweit sie staatliche Aufgaben oder öffentlichen Zwecken dienende wirtschaftliche Tätigkeiten nicht ebenso gut oder besser erbringen können (Interessenbekundungsverfahren).

(3) In geeigneten Bereichen ist eine Kosten- und Leistungsrechnung einzuführen.

## Gestaltung von Wassersportanlagen; - Machbarkeitsstudie

PWC- Studie = PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

### Machbarkeitsstudie - veröffentlichte Fassung aus dem Jahr 2011

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
(BMVBS) Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn

Untersuchung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur

214

## Gestaltung von Wassersportanlagen; - Machbarkeitsstudie

Die Machbarkeitsstudie .....verfolgt das Ziel, Handlungsoptionen zur Gestaltung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen aufzuzeigen, unter denen eine Verbesserung der Infrastruktur für den Wassertourismus ermöglicht wird, .....

**ohne dass ein Engagement des Bundes zu Lasten der dringenden Aufgaben der WSV am Hauptnetz geht !!**

215

## Vortragsgliederung

1. Organisatorische Neuregelungen in der WSV des Bundes
2. Wassertourismus in der Koalitionsvereinbarung 18. Legislaturperiode
3. Gestaltung von Wassersportanlagen
- 4. Bautechnischer Zustand der Bundeswasserstraßen**
5. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen
6. Unterhaltung der Nebenwasserstraßen
7. Nutzungsinteressen an Nebenwasserstraßen
8. Nutzungskonzepte
9. Beispiel Lahn
10. Beispiel Finowkanal
11. Zusammenfassung

216

## Altersstruktur der Wasserbauwerke

Altersstruktur	älter als 40 Jahre	älter als 80 Jahre
Schleusenanlagen	ca. 85 %	ca. 45 %
Wehranlagen	ca. 75 %	ca. 25 %
Düker	ca. 50 %	ca. 25 %

Abbildung BMVI, Referat: WS 10

217



## Aufgabenpriorisierung der WSV aufgrund knapper Ressourcen

- 1 Sicherstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (Baupolizei),
    - 1.1 Nicht sperrbare Anlagen (Wehre, Düker, Talsperren, ..),
    - 1.2 Sperrbare Anlagen (Schleusen, Brücken,..),
  2. Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit (z. B. Fischpässe),
  3. Vollendung angefangener Baumaßnahmen,
  4. Erhalt der Infrastruktur,
  5. Ersatz der Infrastruktur,
  6. Ausbau der Infrastruktur.
- } **Kategorisierung** der Wasserstraßen

219

## Vortragsgliederung

1. Organisatorische Neuregelungen in der WSV des Bundes
2. Wassertourismus in der Koalitionsvereinbarung 18. Legislaturperiode
3. Gestaltung von Wassersportanlagen
4. Bautechnischer Zustand der Bundeswasserstraßen
- 5. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen**
6. Unterhaltung der Nebenwasserstraßen
7. Nutzungsinteressen an Nebenwasserstraßen
8. Nutzungskonzepte
9. Beispiel Lahn
10. Beispiel Finowkanal
11. Zusammenfassung

220

## Kategorisierung der Bundeswasserstraßen - vier Bereiche aufgrund begrenzter Ressourcen



- Kategorien A, B, C: Kernnetz
  - Kategorie: Sonstige Wasserstraßen
- Maßnahmen an „sonstigen Wasserstraßen“ nach Einzelfallprüfung (Verkehr, Nutzungen, Wassernutzung, Ökologie, Wirtschaftlichkeit etc.)

Sonstige Wasserstraßen werden auch als „Nebenwasserstraßen“ NWS bezeichnet

## Kategorisierung der Bundeswasserstraßen - Haupt- und Nebenwasserstraßen



Streckenlängen NWS:  
rd. 3000 km

Anlagen:  
336 Wehre gesamt  
214 Wehre in NWS

450 Schleusenkammern  
Davon rd. 50 % in NWS

## Kategorisierung der Bundeswasserstraßen; - Aufgabenpriorisierung bei Schleusen

Bei Ressourcenbegrenzungen werden bei baupolizeilichen Problemen an Schleusen in Bundeswasserstraßen:

1. Notfalls zuerst Sperrungen durchgeführt,
2. der Umfang der erforderlichen Baumaßnahmen geprüft,
3. bei relativ geringem Umfang Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt,
4. bei größeren Maßnahmen (Ersatz) die Gesamtwirtschaftlichkeit geprüft,
5. die Kategorisierung geprüft,
6. bei hoher Wirtschaftlichkeit und hoher Kategorie ein Ersatz geplant und ausgeführt .

## Vortragsgliederung

1. Organisatorische Neuregelungen in der WSV des Bundes
2. Wassertourismus in der Koalitionsvereinbarung 18. Legislaturperiode
3. Gestaltung von Wassersportanlagen
4. Bautechnischer Zustand der Bundeswasserstraßen
5. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen
- 6. Unterhaltung der Nebenwasserstraßen**
7. Nutzungsinteressen an Nebenwasserstraßen
8. Nutzungskonzepte
9. Beispiel Lahn
10. Beispiel Finowkanal
11. Zusammenfassung

## Unterhaltung von Bauwerken in wassertouristisch interessanten Nebenwasserstraßen

Bei einer stark geschädigten Schleuse in einer Nebenwasserstraßen ist die Möglichkeit für eine Ersatzinvestition aufgrund der Gesamt-Priorisierung aller Maßnahmen in den Bundeswasserstraßen kaum gegeben:

**Aufgrund der geringen Kategorie selbst bei einer relativ hohen Gesamtwirtschaftlichkeit der Investition.**

Die Sperrung von Schleusen in Nebenwasserstraßen ist bei zu erwartenden hohen Ausgaben bei Ersatzinvestitionen daher unvermeidlich !

22

## Unterhaltung von Bauwerken in Nebenwasserstraßen

**Bundeshaushaltsplan 2015 Einzelplan 12  
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Titelgruppe 01**

Tgr. 01 Bau und Betrieb der Bundeswasserstraßen  
Haushaltsvermerk:

9. Im Zuge der Abgabe und Übertragung von bundeseigenen Wasserstraßenabschnitten an Länder und Kommunen können Ablösungen und Finanzierungsbeiträge zur Reaktivierung dieser Gewässer gezahlt werden.
11. Im Zuge der Abgabe und Übertragung von bundeseigenen Wasserstraßenabschnitten an Länder, Landkreise, Kommunen oder sonstige Dritte können Ablösungen oder einmalige Finanzierungsbeiträge zur Erhaltung der Nutzung dieser Gewässer oder zur Erhaltung denkmalwürdiger oder kulturhistorisch wertvoller Anlagen gezahlt werden, auch wenn für solche Erhaltungsinvestitionen kein Wirtschaftlichkeitsnachweis erbracht werden kann. Der Finanzierungsbeitrag darf maximal die Hälfte der Gesamtinvestitionssumme betragen. Dies gilt ausschließlich für die Stadtschleuse Kassel, die Schleusenanlagen des Elisabethfehnkanals, des Finowkanals, des Spoy-Kanals und der Schleuse am Mühlendamm in Rostock.

## Vortragsgliederung

1. Organisatorische Neuregelungen in der WSV des Bundes
2. Wassertourismus in der Koalitionsvereinbarung 18. Legislaturperiode
3. Gestaltung von Wassersportanlagen
4. Bautechnischer Zustand der Bundeswasserstraßen
5. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen
6. Unterhaltung der Nebenwasserstraßen
- 7. Nutzungsinteressen an Nebenwasserstraßen**
8. Nutzungskonzepte
9. Beispiel Lahn
10. Beispiel Finowkanal
11. Zusammenfassung

219

## Interessenkonflikte bei der Nutzung von Flüssen und Kanälen



220

## Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 16. Dezember 2013 - 18. Legislaturperiode

tarschadensversicherung werden geprüft. Es wird ein Bundesprogramm „Blaues Band“ aufgelegt, um die Renaturierung von Fließgewässern und Auen zu fördern, und ein „Bundeskonzept Grüne Infrastruktur“ als Entscheidungsgrundlage für Planungen des Bundes vorgelegt. Das Gesamtkonzept Elbe wollen wir im Ausgleich der ökologischen und ökonomischen Belange umsetzen. Wir wollen den Donau-Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen auf Basis der Besch

Staatsregierung (ohne Staustufe).



Beispiel für denkbare Nutzungskonflikte

201

## Vortragsgliederung

1. Organisatorische Neuregelungen in der WSV des Bundes
2. Wassertourismus in der Koalitionsvereinbarung 18. Legislaturperiode
3. Gestaltung von Wassersportanlagen
4. Bautechnischer Zustand der Bundeswasserstraßen
5. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen
6. Unterhaltung der Nebenwasserstraßen
7. Nutzungsinteressen an Nebenwasserstraßen
- 8. Nutzungskonzepte**
9. Beispiel Lahn
10. Beispiel Finowkanal
11. Zusammenfassung

202

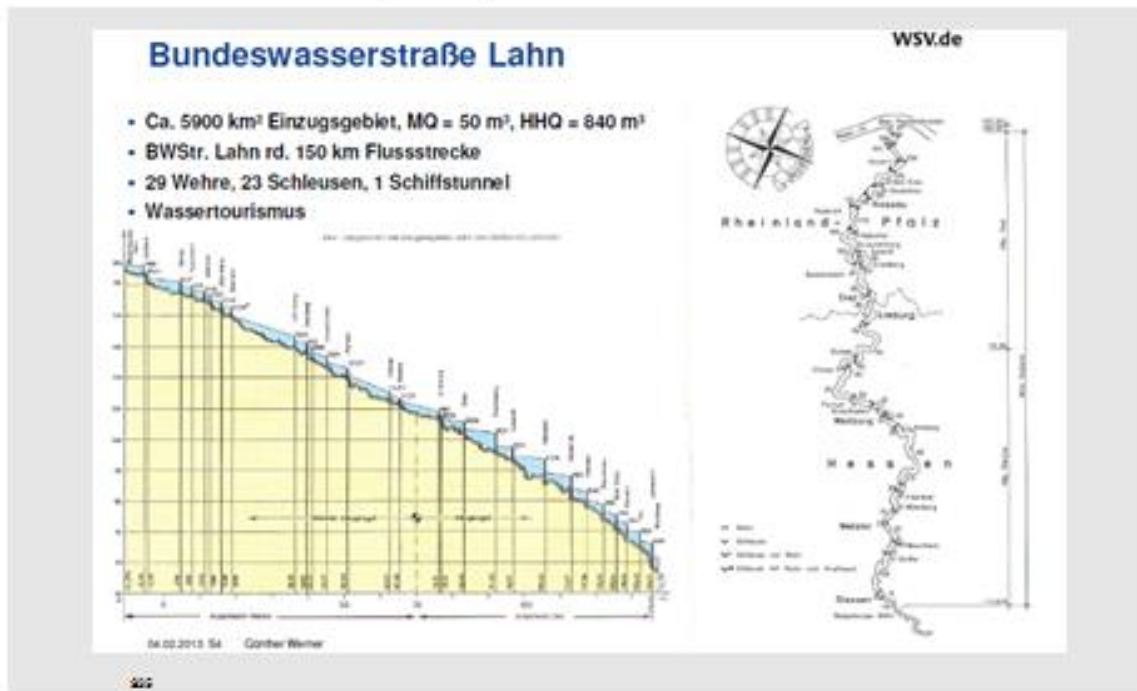
## Nutzungskonzepte für Nebenwasserstraßen; - Entscheidungsfindung

1. Warum besteht **Entscheidungsbedarf** ?
2. Wie sieht der IST-Zustand aus ? **Situationsanalyse**
3. Welches **Zielsystem** wird angestrebt ?
4. Wie unterscheiden sich IST und Ziele ? **Abweichungsanalyse**
5. Welche **Varianten** sind möglich ?
6. Wie sind die Varianten zu **bewerten** ? **Kosten-Nutzen-Analysen, Durchsetzbarkeit**
7. Welche **Vorzugsvariante** der WSV ergibt sich daraus ? **Entscheidungsfindung**
8. Ist die **Vorzugsvariante** konsensfähig im politischen Raum (TöBs, Dritte usw.)?  
**Variantenanpassung, -optimierung**
9. Wie **geht es weiter** ? z. B. Planfeststellungsverfahren, Entwidmung, Abgabe usw.

## Vortragsgliederung

1. Organisatorische Neuregelungen in der WSV des Bundes
2. Wassertourismus in der Koalitionsvereinbarung 18. Legislaturperiode
3. Gestaltung von Wassersportanlagen
4. Bautechnischer Zustand der Bundeswasserstraßen
5. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen
6. Unterhaltung der Nebenwasserstraßen
7. Nutzungsinteressen an Nebenwasserstraßen
8. Nutzungskonzepte
9. **Beispiel Lahn**
10. Beispiel Finowkanal
11. Zusammenfassung

## Beispiel 1: Lahn (Bundeswasserstraße nach dem Bundeswasserstraßengesetz)



## Beispiel 1: Lahn (Bundeswasserstraße nach dem Bundeswasserstraßengesetz)

**LIFE:** L'Instrument Financier pour l'Environnement, Umwelt-Förderprojekte der EU

**IP:** Integriertes Projekt

### Projektpartner

- koordinierender Fördermittelempfänger: Hess. Min. für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Wiesbaden
- Rheind.-Pf. Min. für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau u. Forsten, Mainz
- Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz
- Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz
- Struktur- und Genehmigungsbehörde Nord, Koblenz
- Regierungspräsidium Gießen, Gießen

**Antragsphase:** Vorantrag (Concept Note) 12/2014 positiv beschieden

Hauptantrag (Full Proposal) 15.04.2015 gestellt

Revisionsphase der EU-KOM voraussichtlich ab 06/2015

Entscheidung der EU voraussichtlich 09/2015





## Lebendige Lahn

### Hauptziel

Förderung der linearen Durchgängigkeit und Verbesserung der Morphologie

### Ergänzende Ziele

Naturschutz: Lahn als FFH-Gebiet bzw. angrenzende wasserabhängige FFH-Gebiete fördern

Fischerei: Flußkrebse, Großmuscheln, ....

Gewässer: Hochwasserschutz, Förderung natürlicher Rückhalt, ....

■ Probleme: Wasserkraft, Freizeitnutzung, Bundeswasserstraße, Landwirtschaft, ....

37

Wir machen Schifffahrt möglich.



## Vortragsgliederung

1. Organisatorische Neuregelungen in der WSV des Bundes
2. Wassertourismus in der Koalitionsvereinbarung 18. Legislaturperiode
3. Gestaltung von Wassersportanlagen
4. Bautechnischer Zustand der Bundeswasserstraßen
5. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen
6. Unterhaltung der Nebenwasserstraßen
7. Nutzungsinteressen an Nebenwasserstraßen
8. Nutzungskonzepte
9. Beispiel Lahn
- 10. Beispiel Finowkanal**
11. Zusammenfassung

**Beispiel 2: Finowkanal** (Bund ist „nur“ Eigentümer, keine Bundeswasserstraße nach dem Bundeswasserstraßengesetz)

**Derzeit laufende Gespräche mit Interessenvertretern aus der Region über die „Ablösung“ des Finowkanals mit allen Rechten und Pflichten auf Basis eines vom Bund zu leistenden Ablösebetrages an eine Interessengruppe sowie sukzessiver Ersatz der Schleusen auf Grundlage des Haushaltsvermerks .**

### **Grundlage:**

**Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträgerechnungsverordnung - ABBV)**

241

## **Vortragsgliederung**

1. Organisatorische Neuregelungen in der WSV des Bundes
2. Wassertourismus in der Koalitionsvereinbarung 18. Legislaturperiode
3. Gestaltung von Wassersportanlagen
4. Bautechnischer Zustand der Bundeswasserstraßen
5. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen
6. Unterhaltung der Nebenwasserstraßen
7. Nutzungsinteressen an Nebenwasserstraßen
8. Nutzungskonzepte
9. Beispiel Lahn
10. Beispiel Finowkanal
11. **Zusammenfassung**

242

## Zusammenfassung

1. Die bauliche Infrastruktur der Bundeswasserstraßen weist ein sehr hohes Alter auf. Die technischen Nutzungsdauern sind vielfach überschritten.
2. Die Wasserstraßen sind zur Bildung von Prioritäten für (Ersatz-) Investitionen abgestuft kategorisiert worden.
3. Nebenwasserstraßen auch mit hoher touristischer Bedeutung sind der untersten Kategorie zugeordnet.
4. Aufgrund knapper Ressourcen sind Investitionen in Nebenwasserstraßen durch den Bund nur sehr begrenzt möglich. Sperrungen von Anlagen sind künftig nicht ausgeschlossen.
5. Es bestehen vielfältige Nutzungsinteressen und Zielkonflikte bei Nebenwasserstraßen, die eine Gesamtbewertung erfordern.
6. **Die Untersuchung alternativer Vorgehensweisen zum Weiterbetrieb von Nebenwasserstraßen zugunsten des Wassertourismus unter Einbeziehung anderer Nutzungen ist unerlässlich und dringend (Nutzungskonzepte)!**

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit  
und gute Fahrt! .... Fragen ????**



Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de  
Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

Robert Schuman Platz 1  
12107 Berlin  
Telefon: 030 89 0000-8730  
Telefax: 030 89 070000  
mailto:ans@wsv.bund.de

Servicecenter  
Wasserstraßen und Schifffahrt



# NEUE IMPULSE FÜR GRENZÜBERSCHREITENDEN DEUTSCH-POLNISCHEN WASSERTOURISMUS

STEFAN ZIERKE MdB, BERLIN

---



## Neue Impulse für grenzüberschreitenden deutsch-polnischen Wassertourismus

**Stefan Zierke MdB**

Mitglied im Ausschuss für Tourismus

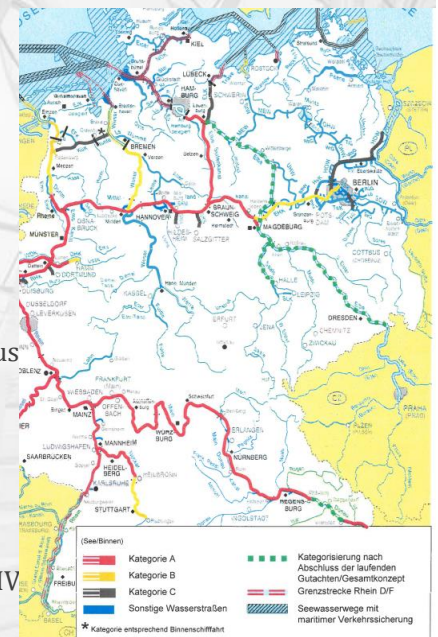
Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

## Agenda

1. Hintergrund: WSV-Reform
2. Herausforderungen
3. Lösungsspektrum
4. deutsch-polnische Ansätze
5. offene Fragen

## 1. Hintergrund: WSV-Reform

- Kategorisierung der Bundeswasserstraßen
  - A,B,C & „sonstige Wasserstraßen“ = „Nebenwasserstraßen“
- Bedarf eines **Wassertourismuskonzept für „Nebenwasserstraßen“**
  - 2.800 km Wasserstraßen mit 120 Wehranlagen und 140 Schleusen
  - besonders betroffen: Ostdeutsche Wasserstraßen mit herausragender Nutzungsintensität
  - Anlagen sind überaltert → hohe Unterhaltungskosten
- Politische Federführung:
  - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMV)



## 2. Herausforderungen

- **Personal und Haushaltsmittel** reichen derzeit kaum für den Erhalt der Nebenwasserstraßen aus
  - Gleich hoher Infrastrukturstandard an Nebenwasserstraßen und für alle Reviere kann momentan nicht gewährleistet werden
- **BMVI** interessiert sich für **Güterverkehrsleistungen und Tonnage**, die auf Nebenwasserstraßen nicht gegeben sind
  - Widerspruch: Freizeitverkehre sollen kein „Verkehr im gesetzlichen Sinn“ sein
  - Vernachlässigung der volkswirtschaftlichen Wertschöpfung
- **Konkurrenzsituation** zwischen der **Verwaltung** des Hauptnetzes und der Nebenwasserstraßen
  - Zuständigkeiten für Freizeitschifffahrt, Wassersport und Wassertourismus zwischen Bund, Ländern und Gemeinden aufgeteilt

Stefan Zierke

1

## 3. Lösungsspektrum

- **Nutzerfinanzierung**
- Aufstockung von **Personal- und Haushaltsmitteln**
- **Stilllegung** von Anlagen „Betreten verboten“
- **Abbau von Infrastrukturstandards** und Renaturierung
  - Rück- und Umbau von Schleusen und Wehranlagen
  - Konzentration auf Muskelbetrieb
- **Entwidmung** an Bundesländer oder Dritte
- Herausbildung eines **Kernnetzkorridors für Nebenwasserstraßen**, um Mobilität auf den wichtigsten Nebenwasserstraßen für Sportboote zu gewährleisten
- Schaffung einer **eigenständigen Organisationsform** für Betrieb und Unterhaltung touristisch genutzter Wasserstraßen

Stefan Zierke

1

## 4. deutsch-polnische Ansätze

- Unterzeichnung des **deutsch-polnischen Abkommens** zur Grenz-Oder verbessert Schiffbarkeit zwischen beiden Ländern
  - bauliche Maßnahmen zwischen dem Hafen Schwedt und der Ostsee über die Trasse Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße – Westoder – Klützer Querfahrt – Reglitz – Parnitz – Möllnfahrt – Stettin/Swinemünde
  - freie Fahrt für Küstenmotorschiffe
  - Stromregelung der Grenz-Oder
  - finanzielle Regelungen
- **Parlamentarische Arbeitsgruppe Oder**
  - Förderung grenzüberschreitender Verkehr & Wirtschaftsraum
  - verkehrliche Vernetzung auf Schiene, Straße und Wasser stärkt Tourismus und kulturellen Austausch

Stefan Zierke

1

## Fragen, Kritik, Anmerkungen?



### Kontakt

Stefan Zierke, MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Telefon: +49 30 227-73905  
Fax: +49 30 227- 76905  
stefan.zierke@bundestag.de

stefan-zierke.de  
facebook.com/zierkeSPD  
twitter.com/zierke

Wahlkreisbüro Uckermark  
Marktberg 33  
17291 Prenzlau  
Telefon: +49 3984 831940  
stefan.zierke.ma05@bundestag.de

Wahlkreisbüro Barnim  
Karl-Marx-Platz 4  
16225 Eberswalde  
stefan.zierke.ma04@bundestag.de

**(Zusammenfassung)** Zusätzlich zu der Präsentation zur aktuellen Lage und gesellschaftlichen Relevanz von Wassertourismus in Deutschland ging Stefan Zierke MdB in seinem Vortrag auf folgende Punkte noch besonders ein:

1) Er plädierte dafür, das Grundgesetz der Bundesrepublik als Ganzes zu sehen. Artikel 89 GG könne nicht losgelöst von den anderen Artikeln verstanden werden. Das bedeute, dass das BMVI nicht nur auf „Tonnage“ im Gütertransport, reduziert werden könne, sondern andere Aspekte des menschlichen Lebens wie „Urlaub“ und „Erholung“ ausdrücklich einschließe. Wenn es zu Sperren von „Nebenwasserstraßen“ käme, die gerade für den Wassertourismus eine herausragende, sich auch auf größere Regionen auswirkende Bedeutung haben, ergäbe sich daraus insoweit also ein Konflikt mit dem Grundgesetz.

2) Das Recht auf Urlaub ergebe sich auch aus der Arbeitsgesetzgebung der Bundesrepublik, konkret aus dem Bundesurlaubsgesetz. Urlaub und Wassertourismus gehörten zusammen, so dass der Bund in einer Verpflichtung gegenüber seinen Bürgern stehe, für die Nutzbarkeit der Wasserstraßen zu sorgen.

3) In diesem Zusammenhang sei die gesellschaftliche Relevanz von Wassertourismus nicht zuletzt auch als ein, in der Verantwortung des Staates liegendes, Instrument zur Erhaltung und Wiederherstellung der Arbeitskraft der Bundesbürger zu sehen.

4) Die volkswirtschaftliche Bedeutung von Wassertourismus, wie sie in einer „Wertschöpfung vor Ort“ zum Ausdruck kommt, sei hoch zu bewerten, das heißt, Wertschöpfung sei hinreichend umfassend zu definieren und zu erfassen. Eine Wirtschaftlichkeitsüberprüfung einer Erhaltungs- oder Ausbaumaßnahme sei also in hinreichender Breite und Vollständigkeit vorzunehmen; ein Wirtschaftlichkeitsbegriff sei möglicherweise neu und anders zu formulieren als dies bisher geschehen sei.



## (1)

### **Tourismus ist Bestandteil der Wirtschaftspolitik des Landes Brandenburg**

Tourismus ist Bestandteil der Cluster-Strategie des Wirtschaftsministeriums -  
Tourismus hat sich etabliert:

+ 12 Mio. Übernachtungen + fast 100 Mio. Tagesausflüge

+ 4,2 Mio. € Umsatz + rund 80.000 Beschäftigungsverhältnisse

## (2)

### **Tourismus ist vernetzt mit der Daseinsvorsorge und Imagefaktor**

Dadurch zunehmend für den ländlichen Raum Entwicklungs- und Arbeitsplatzperspektive - Zudem bietet der Tourismus Bilder, die Brandenburg positiv transportieren.

## (3)

### **Das Wasser ist das prägende Element für alle touristischen Angebotsformen**

Brandenburg liegt am Wasser - Wasser ist allgegenwärtig und ein positiv besetztes Element, das Ruhe und Kraft ausstrahlt - Der Gewässerreichtum ist für Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern ein Alleinstellungsmerkmal.

## (4)

### **Wassertourismus hat sich (in Brandenburg) weiter entwickelt vom Freizeitangebot zum Wirtschaftsfaktor mit hohem Arbeitskräftepotential**

Das ist der entscheidende Punkt - Aktuelle WEP-Evaluierung umfasst 810 Wasserwanderplätze, angefangen von 221 Sportboothäfen bis zu 102 Kanu-Rastplätzen, 17.000 Wasserliegeplätzen, 30-35.000 Booten, die im Sommer auf den Gewässern unterwegs sind - Damit erfassen wir nur den touristischen Kern - An dieser Stelle Dank für die Initiativen der IHK's Berlin-Brandenburg - Das erste Mal eine Positionierung der Wirtschaft - Wirtschaftskraft auf den Wasserstraßen lässt sich in Brandenburg nun mal nicht in t oder BRT messen - Hinzu kommen Handel + Gewerbe + Gastronomie + Hotellerie - 20 % unserer Charterbootmieter buchen anschließend Landurlaub - Das Wasser ist Reiseanlass für eine Klientel, die wir sonst nicht bekommen würden - Wir gehen davon aus, dass rund 2/3 unserer touristischen Investitionen einen Bezug zum Wasser haben.

## **(5)**

### **Wassertourismus ist eine Möglichkeit der Stadtentwicklung und Ausdruck von Lebensqualität**

Weg vom Schubladendenken – wir reden nicht mehr nur über eine isolierte Tourismusform – wir reden auch nicht darüber, ob eine Maßnahme Daseinsvorsorge oder Tourismus ist – wir reden über vernetzte Strategien zur Entwicklung des Landes – Investitionen im Wassertourismus haben erstaunliche Folgen – Städte wie Wittenberge haben sich regelrecht zum Wasser hin gedreht – Potsdam, Brandenburg an der Havel verdanken ihre Entwicklung der bewussteren Positionierung zum Wasser – das betrifft dann nicht mehr nur den Tourismus – das nutzt den Bürgern des Landes genau so wie bei der Wirtschaftsförderung.

## **(6)**

### **Wassertourismus als besondere Perspektive in der Braunkohlen-Folgelandschaft**

Besonders prägende Beispiele sind Senftenberg und Großräschen - Der Hafen in Senftenberg, eines der Photos im Hintergrund, hat das Gesicht der Stadt verändert - In Großräschen ist der Hafen noch nicht fertig, das Wasser noch nicht da, schon fängt dort eine städtebauliche Entwicklung an, die See und Zentrum miteinander verbindet - Wohnungsbau trotz demographischer Entwicklung - Die Lausitz ist, wie sie selbst sagt, in einer Zwischenzeit - Der Tourismus kann den Strukturwandel natürlich nicht allein bewältigen, aber er kann ein Bild geben.

## **(7)**

### **Aktivitäten des Landes**

**(a)** Klares politisches Bekenntnis im Koalitionsvertrag – aktueller Beschluss des Landtags vom 21. 4., von allen Fraktionen getragen – Die Landesregierung hat den klaren Auftrag, dieses Thema voranzutreiben.

**(b)** Ein Instrument: Wassersport-Entwicklungsplan als politischer Rahmen für die Aktivitäten der Landesregierung – Bereits Evaluierung der 3. Auflage WEP IV in Vorbereitung – Durch Kabinettsbeschluss für die Landesregierung bindend.

**(c)** Hohes Maß an Investitionen in die Infrastruktur, gezielte interministerielle Förderung - Allein von 2008 bis 2012 118 Projekte an im WEP genannten Standorten, mit 46,8 Mio. € Förderung – Darin nicht eingerechnet die Investitionen Privater am Wasser, die ihre Sanierung mit einem Anlegesteg o.ä. verbinden - Über die GRW steht dieses Instrument ausdrücklich auch zukünftig zur Verfügung - Die Infrastruktur ist bereits recht gut, kann aber natürlich noch ergänzt werden - Das betrifft insbesondere das muskelbetriebene Wasserwandern, für das wir uns noch Ergänzungen, vor allem in Gestalt von Kanu-Rastplätzen, vorstellen können.

**(d)** Vernetzung mit anderen Tourismus-Angeboten

- + Fahrradtourismus – Elberadweg, Havelradweg, Oder-Neiße-Radweg
- + Kulturtourismus – Vielzahl istorischer Stadtkerne am Wasser
- + Gesundheitstourismus – Wasser als beruhigendes Element
- + Naturtourismus – erklärt sich von selbst – z.B. 66-Seen-Wanderweg

**(e)** Strukturen

Netzwerk „Aktiv in der Natur“ - Vernetzung der Aktivitäten der Reisegebiete und Unternehmen – Clustermanagement befördert Innovationen, z.B. alternative Bootsantriebe – Gemeinsam mit den IHK's jährlicher Erfahrungsaustausch mit der Branche

**(f)** Tourismus-Marketing

Markenbildungsprozess: Brandenburg ist die aktive Naturbühne und kultivierte Landschaftsinszenierung Berlins am Wasser - Erlebniswelten werden konsequent über das Medium Wasser kommuniziert – Das geht auch beim Kulturtourismus.

**(8)**

**Zukunft**

Voraussetzung für die Aktivitäten ist, dass Wasserstraßen weiterhin nutzbar bleiben. Auch die bereits getätigten Investitionen begründen eine Erwartungshaltung - In diesem Sinn besteht Sorge, dass, wenn Schleusenöffnungszeiten verändert werden, dies ein Signal für die Zukunft ist - Wir müssen zu tragfähigen dauerhaften Lösungen kommen - Auch der Deutsche Bundestag hat sich zu dem Thema Wassertourismus bekannt - Vorschläge des Bundes werden daher dringlich erwartet.

(Beigefügte Photos von TMB Tourismus Marketing Brandenburg zur Verfügung gestellt)







TWIS - Polsearch / iStock / Maco



TWIS - Polsearch / iStock / Maco











## WASSTOURISMUS IN POLEN – STETTINER HAFF + UNTERE ODER + OSTSEE

ZBIGNIEW ZBROJA, SZCZECIN

---

**(Zusammenfassung)** Vielen Dank für die Einladung. Mein Ziel ist es, einige Events zu zeigen, die mit der Wasserroute Berlin-Stettin-Ostsee verbunden sind. 2007 öffneten sich die Grenzen. Polen trat dem Schengen-Abkommen bei und die Erreichbarkeit hat sich sehr verbessert. In Form eines Clusters wollten wir die Attraktivität der Region erhöhen. Brüssel sagte vor fünf, sechs Jahren, dass keine Förderung für den Tourismus geben werde. Griechenland und Spanien zum Beispiel haben bis dahin die Budgets voll ausgeschöpft. Da haben wir uns etwas einfallen lassen und haben aus dem Begriff „grenzüberschreitendes Tourismuscluster“ das Wort „Tourismus“ herausgenommen. Für Wirtschaftsförderung und für Umwelt gibt es Geld aus Brüssel. Wir mussten nur beides verbinden.

Wenn Tourismus dazu beiträgt, dass Investoren angesiedelt werden und Orte eine Marke bekommen, dass Erlebniswelten geschaffen werden, dann sollten auch die Gewässer und deren Umgebung genutzt werden. Der Aufbau von lokalen Marken und von lokalen Entwicklungskonzepten bringt sehr wichtige Vorteile für diesen grenzüberschreitenden Raum. Ich habe einmal gelesen, dass, wenn zwei Wirtschaftsräume zusammentreffen, es Potenzial für Innovationen gibt. Beispiele sind die Konzentrationen der Europaregionen Niederland/Belgien und Deutschland/Polen.

Die Oder sollte die Basis und Bestandteil von geschäftlichen Aktionen sein. Wir sind hier zum Erfolg verurteilt. Tourismus könnte die Basis zum Erfolg sein. Berlin hat keine direkte Verbindung auf dem Wasser mit der Ostsee. Der kürzeste Weg führt über Stettin. Wenn Grenzen offen sind, was sind die Determinanten dieser Region? Zum Beispiel die Wasserwanderroute Berlin-Stettin-Ostsee. Wassertourismus hängt mit Übernachtungsplätzen zusammen, lässt sich aber schlecht allein über Übernachtungsplätze definieren.

Naturräume und ihre Verbindung mit der Wirtschaft: viele Dienstleistungen und Service werden gebraucht. Es muss viele Angebote landseitig in den Häfen und Marinas geben, abends Erlebnisse auch kultureller Art. Die Wasserstraßenverbindungen müssen funktionieren. Dabei kommt dem neuen Schiffshebewerk Niederfinow eine große Bedeutung zu.

Tourismus zieht die Aufmerksamkeit auf sich, wenn Ortsmarken existieren. In Stettin wird investiert. Für Motorsportboote hat die Stadt gegenüber der Hakenterrasse eine Marina gebaut. Es gibt für Kanus noch nicht überall Anlegemöglichkeiten. Die Fluss-Kreuzschiffahrt läuft Stettin an.

Die Clustermodule Naturraum und Wirtschaft müssen in Form von Ansiedlung und lokaler Wirtschaft erfolgreich zusammen gebracht werden.

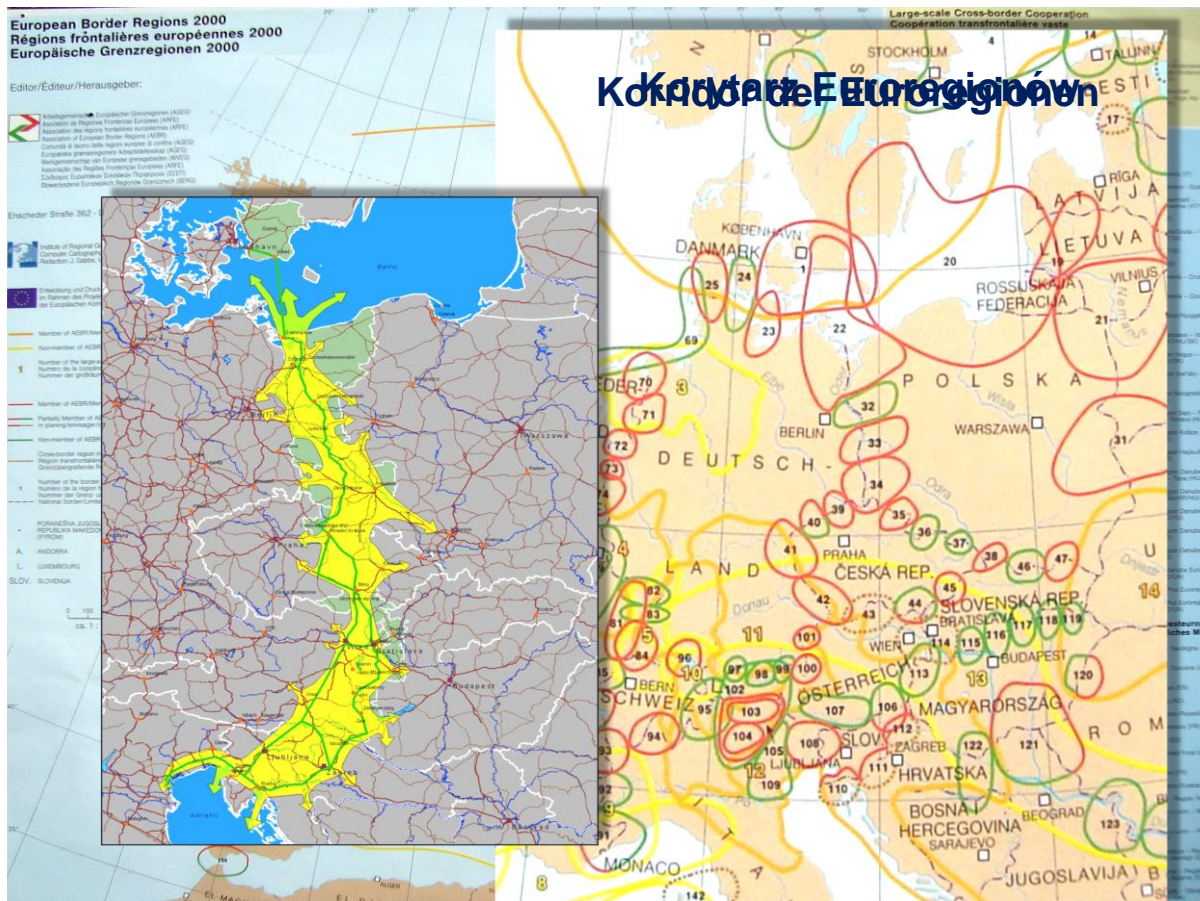


**„Szlak wodny  
Berlin – Szczecin – Bałtyk”**

**... nową szansą współpracy  
transgranicznej**

# Zakres prezentacji

- Czym różnimy się od innych regionów ?
- Co możemy zaoferować po otwarciu granicy ?
- Gdzie morze spotyka się z rzeką ?
- Czy turystyka wodno – lądowa jest szansą dla regionu transgranicznego ?



## Szlak wodny Berlin - Szczecin – Bałtyk



### Potencjał popytu w zakresie turystyki wodnej w regionie berlińsko-brandenburskim Nachfragepotenzial Wassertourismus im Raum Berlin / Brandenburg

- In Deutschland üben ca. 6 Mio. Menschen regelmäßig eine Wasser-sportart aus.
- In der Region Berlin / Brandenburg widmen sich ca. 200.000 Personen dem Wassersport.
- Der Gesamtbestand an motorisierten Booten beträgt in Berlin ca. 23.300 Boote, für Brandenburg ist er nicht bekannt.
- Motoryacht- und Hausbootcharter verzeichnen im Raum Berlin / Brandenburg jährlich Zuwachsraten.
- Flusskreuzfahrten erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Einzelne Anbieter haben bereits länderüber-greifende Angebote im Programm.
- W Niemczech ok. 6 mln ludzi regularnie uprawia sporty wodne.
- W regionie berlińsko-brandenburskim ok. 200.000 osób poświęca swój czas sportom wodnym.
- Ilość wszystkich łodzi motorowych w Berlinie szacowana jest na 23.300, brak jest danych dotyczących Brandenburgii.
- Czarter łodzi mieszkalnych i jachtów motorowych w Berlinie i Brandenburgii co roku wzrasta.
- Rejsy rzeczne cieszą się coraz większą popularnością. Pojawiły się już pierwsze transgraniczne oferty.

# Lage von SaarLorLux in Europa: „Blaue Banane“

SaarLorLux  
„Blaue Banane“


 Europäische Metropole

 Die großen  
Wirtschafts-zentren

 Hauptachsen der inter-  
nationalen Integration  
durch Verkehrsnetze

 Mitteleuropäische  
Städteachse

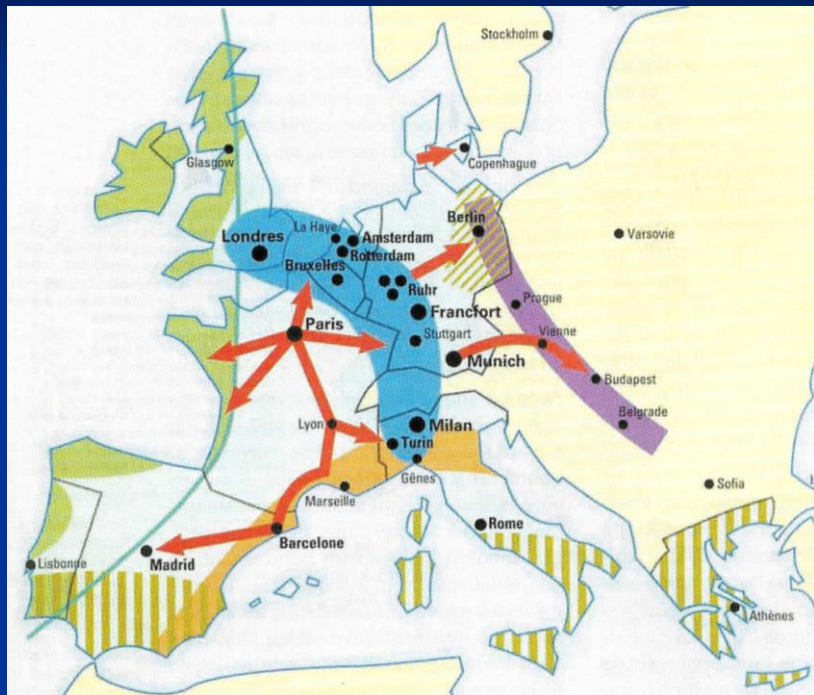
 Atlantischer Bogen

 Die Peripherien,  
abseits der großen  
Binnenentwicklungsachsen

 Zurückgebliebene Räume  
mit wachsender  
Integration

 Der Norden des Südens:  
Der mediterrane  
Entwicklungsbogen

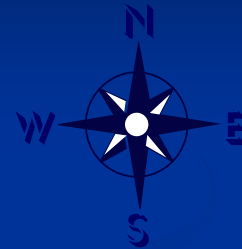
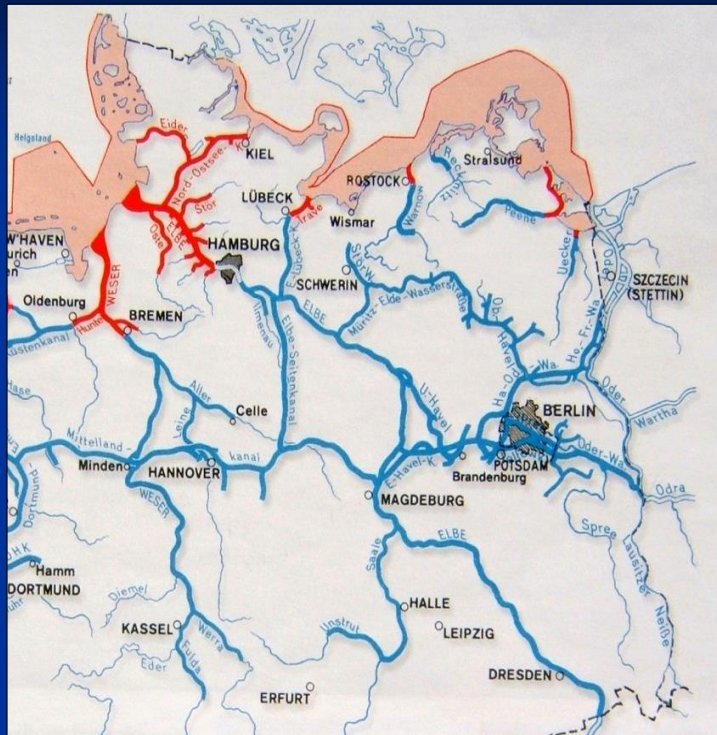
 Der Süden des Südens:  
Entwicklungsrückstand



Dr. Martin Niedermeyer



# Wasserwanderweg Berlin Szczecin Baltik



## Wasserwanderweg Berlin-Szczecin-Ostsee



## Kierunki rozwoju turystyki wodnej Niemcy-Polska Wassertourismus - Achsen Deutschland-Polen



- Berlin – Szczecin – Morze Bałtyckie
- Berlin – Wrocław
- Berlin – Frankfurt (Oder) – Gorzów Wielkopolski – Bydgoszcz – Gdańsk
- Pętla Wielkopolska

Alexander Schuler (BTE)

Grundlage: Christoph Lingg – wikipedia, bearbeitet BTE 2011





**Niederfinow 15.06.2015**



Szczecin 21.06.2015



wzrost w kierunku kapitanatu portu





## Vorpommern hier läßt's sich gut festmachen

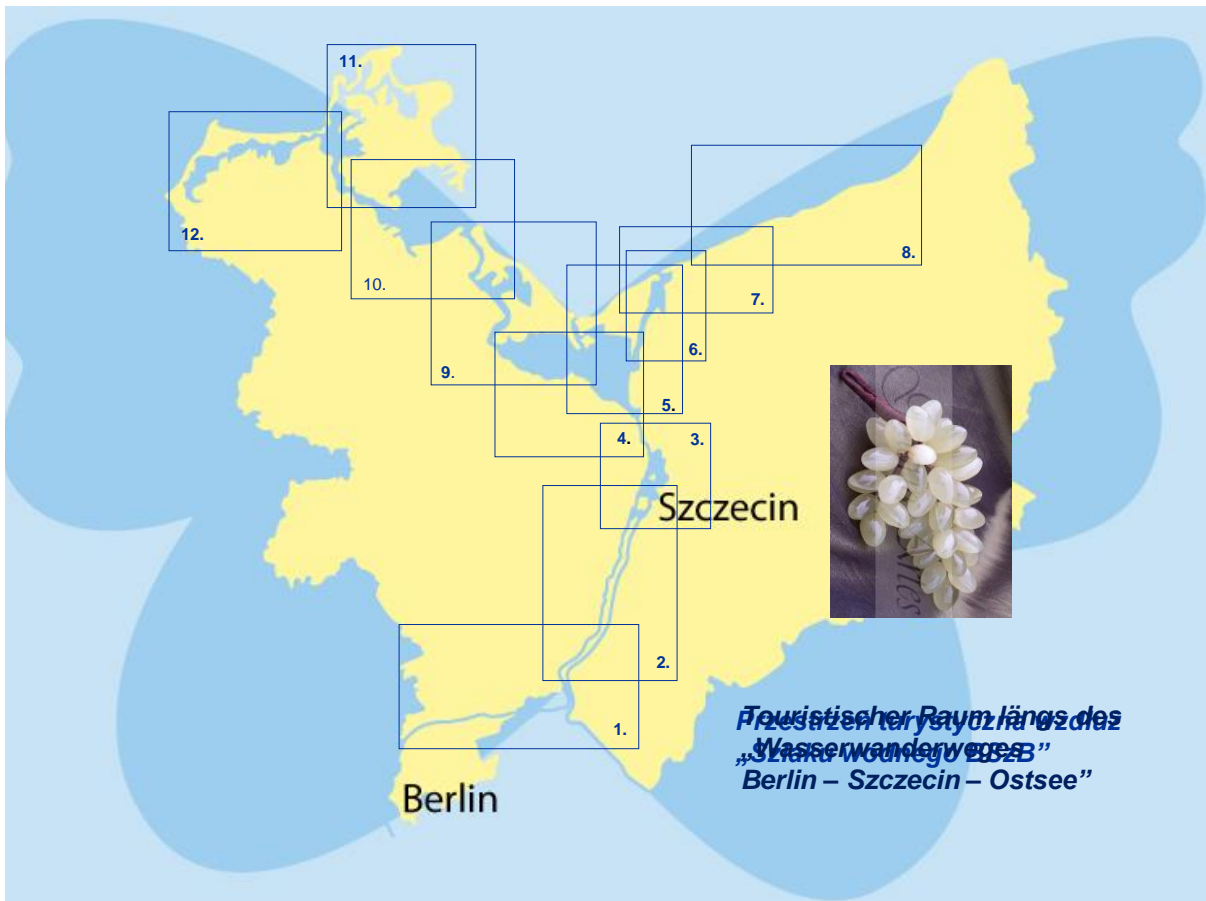
### Sieć portów i przystani ...

Für Wassersportler gibt es viele Möglichkeiten in Vorpommern festzumachen. Vor Ihnen liegt eine gesamte Aufstellung incl. Not- und Zollhäfen.

1 - Altwarp	20 - Wolgast	39 - Lüssow	68 - Barchin
2 - Uckerhunde	21 - Kröslin	40 - Müritzhafen	69 - Kinnbackenhagen
3 - Mönkebude	22 - Freetz	41 - Glöwe	70 - Dabitz
4 - Gatz	23 - Insel Rügen	42 - Biregge	71 - Barth
5 - Kamin	24 - Greifswalder Oie	43 - Wisk/Rügen	72 - Pruckheim
6 - Usedom	25 - Vöhrw	44 - Kuhl	73 - Appendin
7 - Darß-Zingst	26 - Ludwigsburg	45 - Dranske	74 - Hiddensee
8 - Rankwitz	27 - Greifswald/Wieck	46 - Binz Süd	75 - Prerow
9 - Stagenitz	28 - Greifswald	47 - Wittower Fähre	76 - Darß-Ort
10 - Lohditz	29 - Uckeritzer Fähre	48 - Grubnow	77 - Born
11 - Zingst	30 - Putzmin	49 - Vöhrw	78 - Neuendorf
12 - Zecherin	31 - Lauterbach	50 - Schaprode	79 - Wustrow
13 - Karshagen	32 - Thiessow	51 - Wasse	80 - Dierhagen
14 - Zinnowitz	33 - Eckensee	52 - Ralswiek	81 - Ribnitz-Damgarten
15 - Koserow	34 - Gager	53 - Altkühhörn	82 - Schwarzer Peter
16 - Uckeritz	35 - Baabe	54 - Gutrow	83 - Neuendorf
17 - Kammnake	36 - Seedorf	55 - Stahlbrode	84 - Vöhrw
18 - Anklam	37 - Sellin	56 - Heudorf	85 - Vöhrw
19 - Lüssow	38 - Seefitz	57 - Andershof	86 - Krummin
		58 - Stralsund	87 - Netzkow

Wichtige Informationen über die Region erhalten Sie von folgenden Fremdenverkehrsverbänden:

Fremdenverkehrsverband Rügen e. V. August-Bebel-Straße 12 18056 Sellin Tel.: 03 83 32174 70-74 Fax: 3 34	Fremdenverkehrsverband "Insel Usedom" e. V. Blücherstraße 1 17489 Usedom Tel.: 03 83 752 24 10, Fax: 2 34 29	Regionaler Fremdenverkehrsverband Fischland-Darß-Zingst e. V. Klosterstraße 21 18374 Zingst Tel./Fax: 03 82 202 32	Regionaler Fremdenverkehrsverband Vorpommern e. V. Fischstraße 11 17488 Greifswald Tel.: 0 38 34 08 82 34, Fax: 0 38 34 08
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



# Żeglarska Wioska Olimpijska'92

**POLSKI KOMITET OLIMPIJSKI**  
STOWARZYSZENIE WYSZEJ UŻYTECZNOŚCI

L. d. SG-2837/92      Data/Wennber: 10th, 1992

President of the Senate of Berlin  
Mr Eberhard Diepgen

Dear Sir,

On behalf of the President of Polish Olympic Committee Mr Andrzej Szalewicz and me I would like to express my cordial thanks for your interest in regional economic initiatives which aim to cooperation within economic, tourist and sports problems. We, as Polish Olympic Committee are very interested in the development of tourist and sports infrastructure for sailing and other aquatics within Szczecin Bay.

We are going to support all the initiatives of Szczecin administrative authorities and Technologiczno-wytwórcza Inna Gospodarcza in Szczecin with the main goal to help the Organizing Committee "Berlin 2000" in the realization of the Olympic Games.

We from our side oblige to give patronage and name "Olympic" to the sailing village which is going to be situated at Szczecin Bay. We believe that the realization of this project will be real prove of cooperation and friendship among neighbouring countries.

Yours very sincerely,

*T. Hołb*  
Secretary General  
(Technologiczno-wytwórcza Inna Gospodarcza)

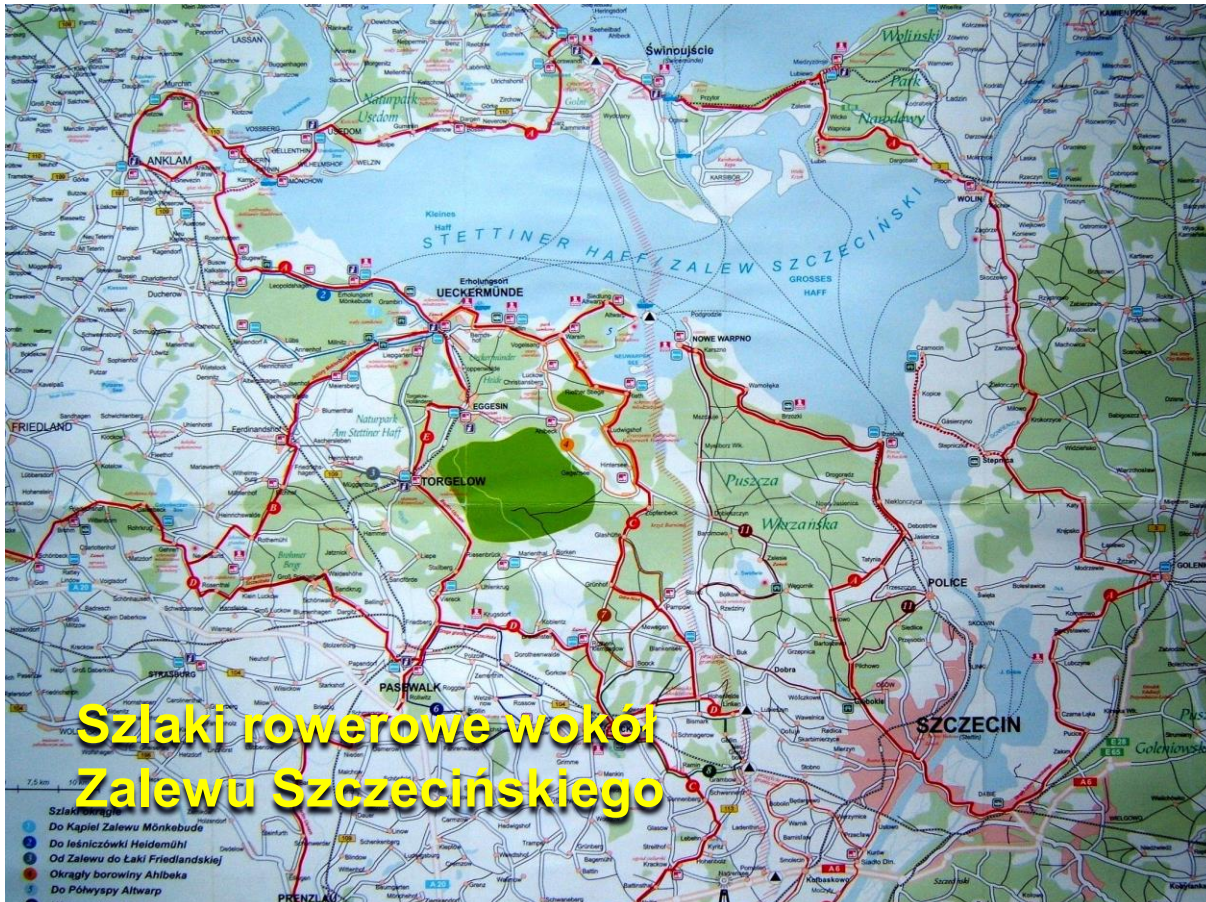
UL. BRASŁAWA 4, 00-063 WARSZAWA  
TELEFONY: Sekretariat Główny 22 67 71, 22 67 72, 22 67 73, 22 67 74, 22 67 75, 22 67 76, 22 67 77, 22 67 78, 22 67 79, 22 67 80, 22 67 81, 22 67 82, 22 67 83, 22 67 84, 22 67 85, 22 67 86, 22 67 87, 22 67 88, 22 67 89, 22 67 90, 22 67 91, 22 67 92, 22 67 93, 22 67 94, 22 67 95, 22 67 96, 22 67 97, 22 67 98, 22 67 99, 22 68 00

**CENTRUM REKLAMY**  
tel. 821 407  
**NORD GRYF**

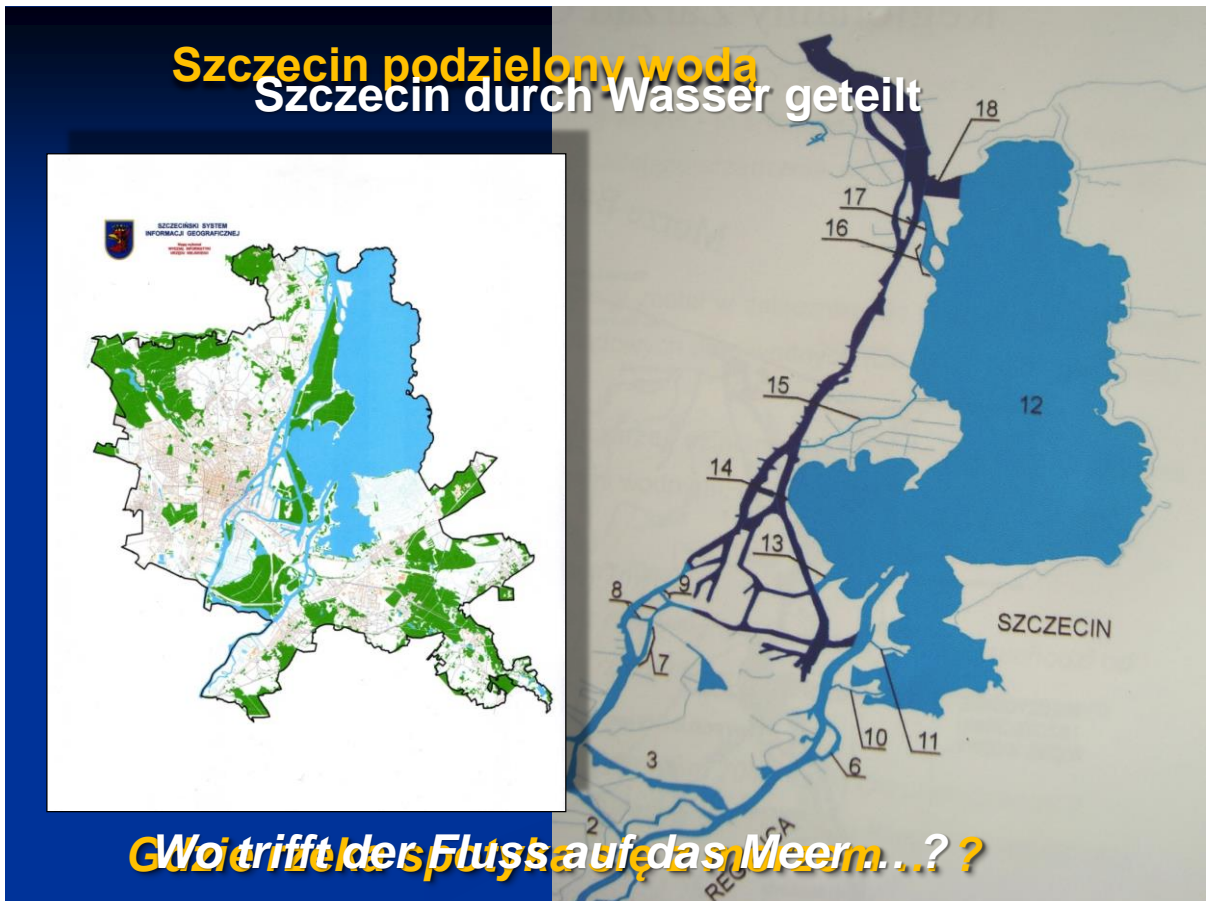
**BOS**







**Szlaki rowerowe wokół Zalewu Szczecińskiego**





## Turystyka wodno-ładowa szansą dla regionu

**Po niemieckiej stronie Zalewu. Uckermünde**

Pierwszym odwiedzanym portem niemieckim jest Uckermünde. Po lewej burcie mijamy dużą marinę. Obszerne zabudowania z czerwonej cegły, baseny. Marina nieczynna jest od trzech lat. Została zbudowana niezgodnie z projektem, więc jej nie przyjęto.

Stajemy w starym porcie. Dużo jachtów drewnianych, w tym – orange. Postój kosztuje 13-15 marek za dobę w zależności od wielkości jachtu. Płynięcie

Zinnowitz

Pełne uroku wille z pięknymi okratowanymi oknami. Syna urodziła się tu. Szerokie białe brzozy w Zinnowitz można tu zobaczyć. Za czasów witz zaczęły ochrony polski projektowany i produkowany i V2 (od Verge wetowa). Odtąd V1 wystrzelony 1945 r. Po zakończonej wojnie Werhner von S ryanom i dalsz kietami w St dnoznacznych.





**NIEMCY**

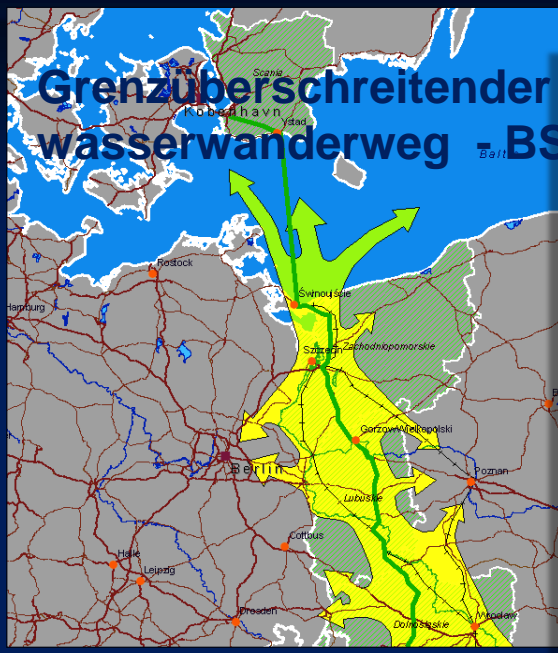
Trasa IX Regat Rodzinnych






**POLSKA**

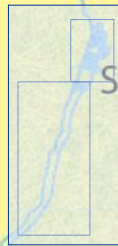
## Grenzüberschreitender Cluster wasserwanderweg – BSzB





## Transgraniczny Klaster - BSzB

## Nagroda przyznana przez POT w konkursie EDEN'10

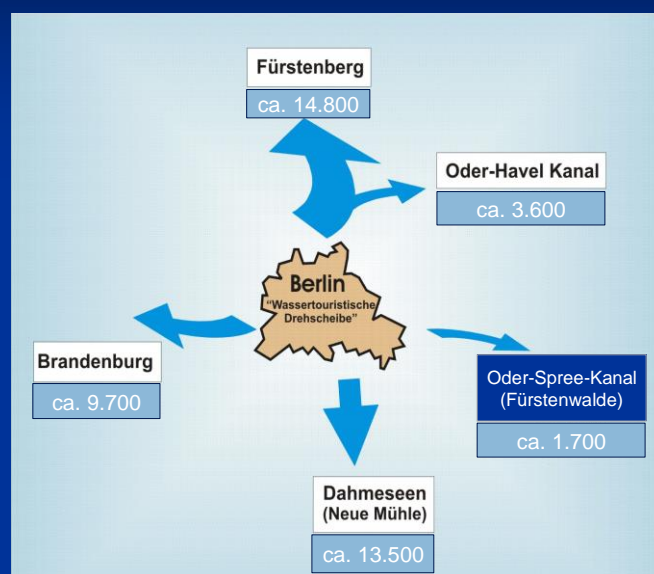


Szczecin

Berlin

## Miedzyodrze – labirynty Doliny Dolnej Odry

## Aktualny podział natężenia ruchu łodzi



Sportbootschleusen an ausgewählten Schleusen Brandenburgs

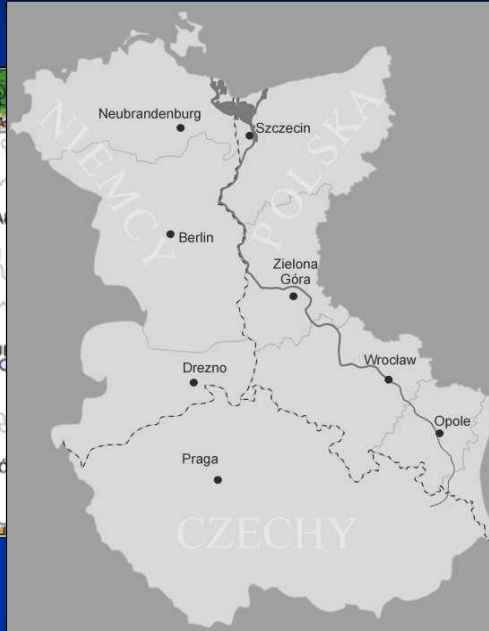
BTE 2010 (Stand 2010)

Sluzowanie łodzi na wybranych sluzach Brandenburgii

BTE, 2010 (stan z listopada 2010)

Quellen: WSA Berlin 2011, WSA Ost Verkehrsbericht 2010, WSA Eberswalde 2011

## Czym różnimy się od innych regionów ?

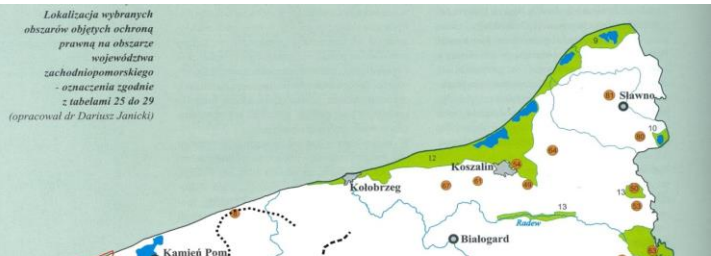


## Transgraniczny Klaster s.w. BszB

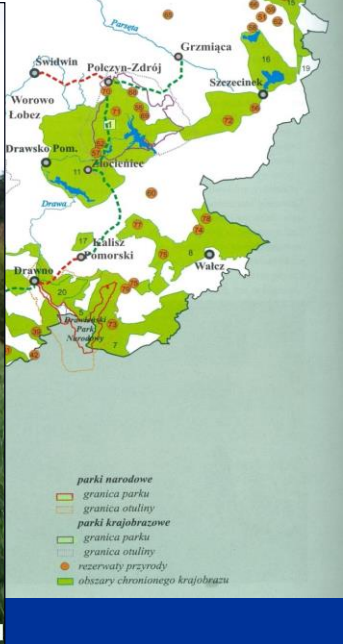




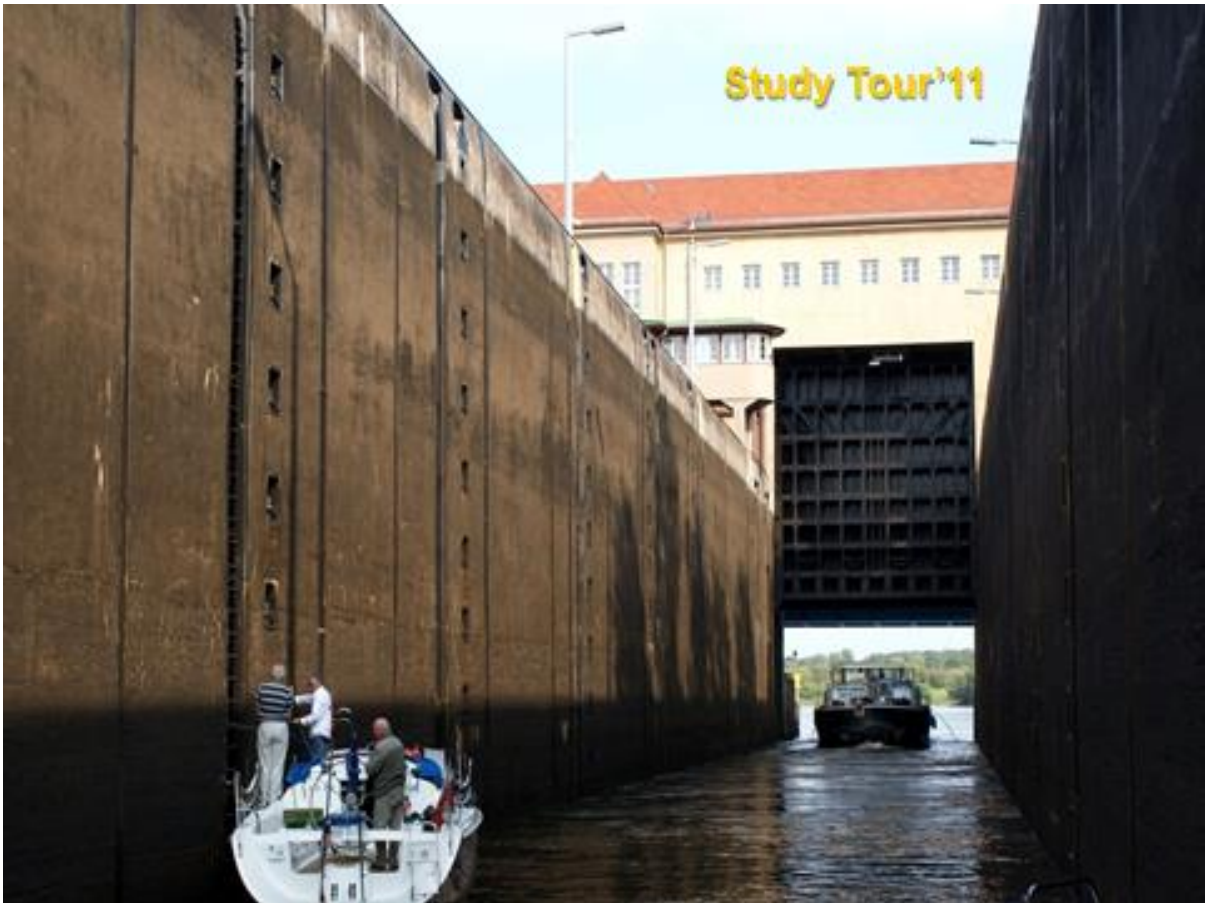
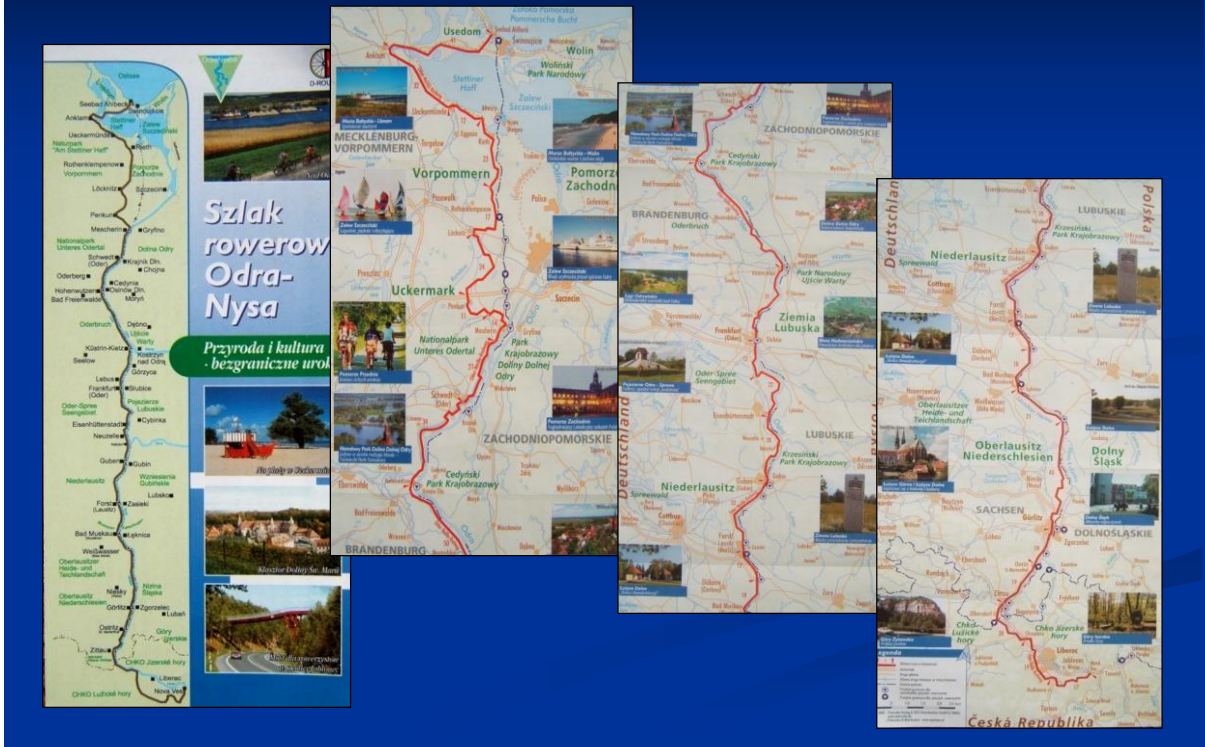
## Walory krajoznawcze o charakterze przyrodniczym



wg Ziarnka K. i Piątkowska D.  
„Europejska sieć ekologiczna Natura 2000 w woj. zachodniopomorskim



# Atrakcje wzdłuż Szlaku wodnego BSzB



## Szlak wodny Berlin – Szczecin – Bałtyk

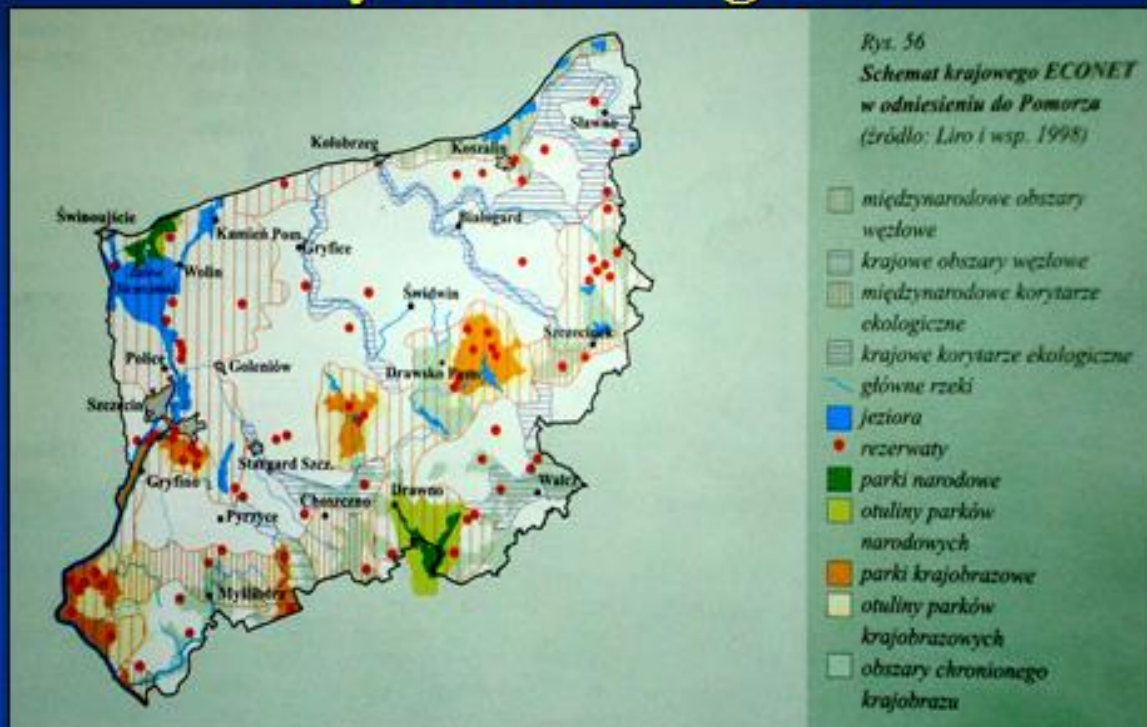


Study Tour, 11





## Korytarze ekologiczne





## Czy kultura i turystyka jest szansą dla regionu transgranicznego ?



Czym wyróżniamy się od innych regionów ?

Co po otwarciu granicy możemy zaoferować?

Międzyodrze to miejsce gdzie morze spotyka się z rzeką ?



**Kultura i turystyka daje szansę budowy nowej marki emocjonalnej regionu transgranicznego.**





## PODIUMSDISKUSSION

### „WAS MUSS JETZT FÜR DEN WASSERTOURISMUS GETAN WERDEN?“

ROBERT RADZIMANOWSKI, MODERATOR

---

**(Frage an Kuhnle)** Vor dem Hintergrund der bisherigen Diskussion – welches Grundangebot kann oder muss der Staat noch leisten – welche Erwartungen haben Sie Bootsvercharterer, als Nutzer der Wasserstraßen an Politik und Verwaltung?

**(Kuhnle)** Aus der Wirtschaft besteht die Hoffnung, dass noch nicht alle aktuell offenen Fragen, z.B. die „Nebenwasserstraßen“ betreffend, schon endgültig „abgehakt“ sind; Bezugnahme auf Aussagen des Grundgesetzes betr. Freizeitgestaltung, Urlaub usw.; Hinweis auf Wettbewerb aus dem Ausland, z.B. Niederlande, Polen, auf andere, konkurrierende Urlaubsformen, verstärkte Berücksichtigung der Nutzersicht.

**(Frage an Aster)** Was sind die Erwartungen der Wasserstraßenverwaltung an die Politik, damit diese sinnvoll agieren kann?

**(Aster)** Kein Interesse bei WSV-Mitarbeitern an Sperrung einer Schleuse; Engpässe nicht nur bei fehlenden Investitionsmitteln, sondern insbesondere auch bei Planungspersonal; Möglichkeit der Bereitstellung von Personal durch die betroffenen Länder, wäre formal möglich; Änderung der Regeln und Rahmenbedingungen für Investitionen sowie andere Handhabung der Wirtschaftlichkeitsnachweise als Voraussetzung für wirksamere Unterstützung des Wassertourismus.

**(Frage an Zbroja)** Wird von deutscher Seite genug zur Förderung von Wasserstraßen und Schifffahrt im grenzüberschreitenden Bereich getan?

**(Zbroja)** Hinweis auf gut funktionierenden grenzüberschreitenden Informationsaustausch, auf positive Entwicklung des Wassertourismus, auch in Metropolregion Szczecin – „Entwicklungskonzept für die Metropolregion Szczecin“ - verankert, Deutschland und Polen quasi „zum Erfolg verurteilt“.

**(Frage an Linsen)** Volkswirtschaftliche Bedeutung von Wassertourismus, z.B. auch für die Bergbau-/Seenlandschaft in Brandenburg? Wäre eine Übernahme von Bundeswasserstraßen durch das Land sinnvoll?

**(Linsen)** Übernahme wäre eine sehr politische Frage, hängt sehr davon ab, wie sich der Bund verhält, man muss zunächst sehen, was aus dem parlamentarischen Raum kommt.

**(Frage an Kuhnle)** Sind Bootsvercharterer von den vorgenommenen Verkürzungen der Schleusenseiten betroffen?

**(Kuhnle)** Soweit Schleusenbetrieb automatisiert, keine besonderen Probleme; bei einigen Schleusen, z.B. Neue Mühle, sind Öffnungszeiten kritisch, bei anderen eher weniger; einige Probleme bei Landeswasserstraßen, Bund dürfte dort nicht aus der Verantwortung entlassen werden.

#### **(Fragen aus dem Auditorium)**

**(Jürgen Paul / Wirtschaftsförderung Oberhavel)** Hinweis auf Schwierigkeiten in der Identifikation von Fahrwassertiefen auf Landeswasserstraßen; alle sind jetzt aber kooperativ; Bund muss weiterhin mitwirken.

**(Scheffler / Staatssekr. a.D.)** Unterstützung für Position von Aster; Hinweis auf weiterhin notwendige Lobbyarbeit; Kritik an mangelnden Initiativen von Seiten der Länder, besonders Berlin, weniger Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern besser.

#### **(Frage an Podium: Einschätzung des Wassertourismus in naher Zukunft?)**

(Aster) Wenn Rahmenbedingungen der Bundespolitik nicht geändert werden und Rolle des Bundes bei kleinen Wasserstraßen nicht überprüft wird, ist mit einer nicht sehr positiven Entwicklung in naher Zukunft zu rechnen.

**(Kuhnle)** Hinweis auf ausländische Wassertouristik-Gäste, z.B. Schweiz, Österreich, Benelux, Polen, Tschechien, als wichtiger, dringend zu erhaltender Wirtschaftsfaktor.

**(Zbroja)** Grenze eher nicht mehr wirksam, Austausch erfolgt, grenzüberschreitende Angebote weiter auszubauen.

**(Linsen)** Verstärkte Akzeptanz des Wassertourismus als Wirtschaftsfaktor erforderlich, Politik ist hier weiterhin gefordert.

## WASSTOURISMUS ZWISCHEN ELBE + ODER + OSTSEE – REVIERE + MÖGLICHKEITEN + ERSCHEINUNGSFORMEN

HORST LINDE, BERLIN

---



### (1)

Verehrte Damen, meine Herren, ich möchte mich jetzt in die Rolle des Naiven oder des großen Optimisten begeben und die möglichen negativen Entwicklungen, so wie sie sich am Vormittag andeuteten, einfach mal ignorieren. Ich möchte also den Blick lenken auf die wassertouristische Geografie, so wie sie sich heute darstellt (siehe hierzu die beiden folgenden Gewässerkarten, in der starken Hoffnung, dass sie uns auch in Zukunft so erhalten bleiben wird - ich möchte, nachdem verschiedene regionale Teilaspekte schon zur Sprache kamen, noch einmal den Gesamtzusammenhang der Reviere zwischen Elbe, Oder und Ostsee, in ihrer doch fast einmaligen Geschlossenheit und Vielfalt, kurz umreißen - und ich möchte die hier eingesetzten touristischen Fahrzeuge in einer möglichst vollständigen Systematik skizzieren.

Selbstverständlich möchte ich keinen hermetischen Abschluss unterstellen – man kann z.B. die Elbe noch weiter hinauf und hinab fahren – ich möchte den Elbe-Lübeck-Kanal ganz gern noch mit einschließen, da sich hier interessante Rundfahrtmöglichkeiten ergeben – und natürlich ist die Oder längst nicht mehr ein abschließender Grenzfluss – man weiß inzwischen schon ganz gut, dass sich in Richtung Warthe / Neiße und noch darüber hinaus interessante touristische Möglichkeiten ergeben – auch über die Oder noch weiter

stromauf, nach Breslau und zum Gleiwitzer Kanal, werden wir heute noch etwas hören – auch die Ostseeküste lässt sich, wenn auch nicht mehr ganz so bequem, noch weiter nach Westen und Osten verfolgen.

## (2)

Zur Typologie der in der Region für Wassertourismus nutzbaren Gewässer in aller Kürze folgende Anmerkungen (einige bildliche Informationen hierzu anschließend im Zusammenhang mit dort eingesetzten Fahrzeugen).

Nicht selbstverständlich ist es, dass so gut wie alle überhaupt für Wassertourismus in Frage kommenden Gewässer, mit ihren jeweiligen speziellen Merkmalen, in der Region tatsächlich vorhanden sind (wenn man von Wildwasser und Tidegewässern absieht):

- Strömende (in der Regel wasserbaulich geregelte) Flüsse
- Staugeregelte Flüsse
- Kanäle
- Binnenseen
- Meeresküstengewässer

**(Strömende Flüsse)** Elbe und Oder - in ihren überwiegenden, hier relevanten Streckenabschnitten - bieten die besonderen Attraktionen des strömenden Gewässers – zügiges Fahren mit der Strömung, große Naturnähe, Ruhe und Bewegungsfreiheit, noch keine Überfüllung des Fahrwassers und der Häfen -, stellen andererseits an den Bootsfahrer erhöhte nautisch-navigatorische Anforderungen – Navigieren in der in der Regel starken Strömung, erhöhter Antriebsbedarf bei Fahrt gegen den Strom, schwankende, zeitweise unzureichende Wasserstände und Fahrwassertiefen, d.h. Bedarf nach flach gehenden Fahrzeugen, erhöhter Aufwand bei der Anlage von Anlegestellen. Die seit langem bestehende, in großen Teilen erneuerungsbedürftige wasserbauliche Regulierung ist auch eine Voraussetzung für Sicherheit und Leichtigkeit des Wassertourismus

**(Staugeregelte Flüsse)** Im Vergleich hierzu erlauben staugeregelte Flüsse – z.B. Havel, Spree, Dahme, Warthe, Netze obere Oder, Peene, Elde - eine zwanglose, entspannte wassertouristische Nutzung, bedingt durch gleichmäßigeren Wasserstand, geringere Fließgeschwindigkeit, problemlosere Anlage von Anlegestellen. Ungeachtet der, in der Regel schon lange bestehenden Regulierung sind es ganz überwiegend naturnahe, in intakten Landschaften und Biotopen verlaufende Wasserwege. Wegen ihrer großen touristischen Attraktion ist die Gefahr zeitweiliger Überfüllung, z.B. an Schleusen, gegeben. Je nach Größe und Lage der Wasserstraße – z.B. in Berlin - kann die Bewegungsfreiheit der Touristik-Fahrzeuge durch die Berufsschiffahrt graduell eingeschränkt sein.

**(Kanäle)** Künstliche Wasserstraßen, in Gestalt von Kanälen, sind aus wassertouristischer Sicht für die Netzbildung von Wasserstraßen, für die freizügige Fortbewegung in einer Region unerlässlich. Größere Kanäle – z.B. Havel-Oder-

Kanal, Teltowkanal - gelten als eher „langweilig“, als „Autobahnen“ für die Berufsschifffahrt; man ist aber offenbar bemüht, z.B. durch Verbesserung der touristischen Infrastruktur, die touristische Attraktivität dieser Kanäle zu verbessern. Ältere, kleinere Kanäle – z.B. Zufahrten zu Müritz, Schweriner See, Scharmützelsee, Wehrbellinsee, Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße - haben sich, ebenso wie die Flüsse, zu naturnahen, ungestörten Biotopen in Kulturlandschaften entwickelt.

**(Binnenseen)** Binnenseen, insbesondere solche größeren Ausmaßes – Müritz, Schweriner See, Scharmützelsee, Wehrbellinsee, Kummerower See, Malchiner See, Schwielochsee, auch die Berlin-Potsdamer Havelseen - sind „Traumreviere“ des Wassertourismus. Im Idealfall sind sie keine in sich abgeschlossenen „Inseln“, sondern stehen mit stauregulierten Flüssen oder alten Kanälen, und auch untereinander, in Verbindung, d.h. tragen zur Netzbildung erheblich bei. Ihre Qualität an Naturnähe, als Bestandteil unzerstörter, oft auch geschützter Landschaften, ist in aller Regel herausragend.

**(Küstengewässer)** Wassertourismus spielt sich zu großen Teilen auf Binnengewässern ab, kann aber auch die Form von reinem Seetourismus annehmen, z.B. auf Randmeeren, wie Nordsee, Ostsee, Mittelmeer, mit entsprechend geeigneten Fahrzeugen. Wenn Meeresküsten einen gewissen Schutz gegen rauere Wetter- und Seebedingungen bieten, z.B. durch vorgelagerte Inseln, Halbinseln und/oder in Gestalt von Buchten, Fjorden, Haffs, bieten sie außerordentlich reizvolle Möglichkeiten, die Befahrung von mit der See verbundenen Binnengewässern auf angrenzende Küstengewässer auszudehnen, mit nur graduell gesteigerten Anforderungen an die Seefähigkeit eingesetzter Fahrzeuge.

Unsere Region ist in besonderer, europaweit fast einmaliger Weise geprägt durch die Verbindung von Binnenwasserwegen – von herausragender Bedeutung hier die Oder, in örtlich begrenztem Ausmaß die Peene, bei weiterer Ausdehnung nach Westen z.B. auch der Elbe-Lübeck-Kanal – mit den Küstengewässern der südlichen Ostsee - Stettiner Haff, Peenestrom, Boddengewässer hinter den vorgelagerten Inseln Usedom, Wolin, Rügen, Hiddensee, Zingst und Fischland. Der touristische Reiz liegt u.a. darin, dass interessante Anlaufhäfen auf beiden Seiten, auf den Inseln und dem Festland, verfügbar und die Seebäder der Inseln Usedom und Rügen auf einfache Weise quasi von der Binnenseite aus erreichbar sind. In einigen Fällen – z.B. Sassnitz und Lohme auf Rügen, Häfen auf Hiddensee – können auch die Seeseiten erreicht werden. Auch weniger geschützte Küstenabschnitte können befahren werden – z.B. in Richtung Warnemünde, Rostock, Wismar, Lübecker Bucht – mit geeigneten Fahrzeugen und wetterangepasster Reiseplanung.

### **(3)**

Eine wichtige Voraussetzung für die Entfaltung von Wassertourismus in einer Region ist die Netzbildung von Wasserwegen, d.h. die Verbindung einzelner Wasserwege zu längeren, individuell variierbaren Fahrstrecken und insbeson-



dere die Möglichkeit zu attraktiven Rundfahrten, ausgehend von günstig gelegenen Start-/Zielpunkten.

Derartige Möglichkeiten sind auf unseren regionalen Gewässern in hervorragender Weise gegeben. Hier nur kurz einige interessante Beispiele für kleinere und größere Rundstrecken und Abzweigungen (vorzugsweise ausgehend vom Raum Berlin/Potsdam):

- **(Berlin-Havel-Elbe-Runde)** Berlin/Potsdam – Havel – Elbe-Havel-Kanal – Magdeburg – Elbe (abwärts) – Havelberg – Havel – Potsdam/Berlin (mögliche Abzweigung Brandenburg – Beetzsee)
- **(Berlin-Elbe-Müritz-Havel-Runde)** Berlin/Potsdam – Havel – Havelberg – Elbe (abwärts) – Dömitz – Elde-Müritz-Wasserstraße – (mögliche Abzweigung Schweriner See – Traumvorstellung Wallensteingraben??) – Plauer See - Müritz – Obere Havel-Wasserstraße (mögliche Abzweigungen Rheinsberg, Lychen/Feldberg-Gewässer) – Havel-Oder-Wasserstraße – Berlin/Potsdam
- **(Berlin-OSK-Oder-HOK-Runde)** Potsdam/Berlin – Dahme – Oder-Spree-Kanal (mögliche Abzweigungen Müggelsee, Rüdersdorfer Gewässer, Storkower Gewässer, Scharmützelsee, Schwielochsee, Müllrose) – Eisenhüttenstadt – Oder (abwärts) (mögliche Abzweigung Oder aufwärts) – Frankfurt (Oder) (mögliche Abzweigung Küstrin – Warthe – Netze – Bromberger Kanal – untere Weichsel - Danzig) – Hohensaaten (mögliche Erweiterung Schwedt) – Alte Oder – Schiffshebewerk Niederfinow – Oderberg - Havel-Oder-Kanal (mögliche Abzweigungen Werbellinsee, Finowkanal) – Oranienburg/Lehnitzsee – Berlin/Potsdam
- **(Berlin-Oder-Stettiner Haff-Runde)** Berlin/Potsdam – Havel-Oder-Kanal – Oder abwärts (oder Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße) – Stettin – Rundfahrt Stettiner Haff (z.B. Ückermünde – Stadt Usedom – Kamminke – Swinemünde – Stettin)
- **(Berlin-Oder-Usedom-Runde)** Anreise wie oben – Peenestrom – Wolgast – Kröslin/Peenemünde - Umrundung Insel Usedom – Swinemünde – Stettin – Rückreise wie oben
- **(Berlin-Oder-Rügen-Runde)** Anreise wie oben – Greifswalder Bodden – Greifswald – Stralsund – Insel Hiddensee - Umrundung Insel Rügen – Sassnitz – Insel Ruden – Peenestrom – Stettiner Haff – Rückreise wie oben (mögliche Erweiterungen Rostock - Wismar – Lübecker Bucht – Elbe-Lübeck-Kanal)
- **(Berlin-Potsdam-Runden)** Verschiedene kürzere Rundstrecken und Abzweigungen auf Berlin/Potsdamer Gewässern

#### (4)

Wassertourismus kann sich in unterschiedlichen Erscheinungsformen, mit unterschiedlichen Wasserfahrzeugen, verwirklichen – dieser Aspekt hier noch ein wenig vertieft zu betrachten (siehe hierzu auch die beigefügten Abb.):

- Kleinfahrzeuge ohne Eigenantrieb oder mit Hilfsantrieb (private oder auch gemietete Kanus + Kajaks + Ruderboote)

- Motorboote (Privat- oder Charterboote)
- Floßartige Fahrzeuge mit geringem Eigenantrieb
- Segelboote (überwiegend Privatboote)
- Intraregionale, kommerziell auf Kurz- und Mittelstrecken betriebene Ausflugsfahrzeuge
- Kommerziell betriebene Fluss-/Küsten-Kreuzfahrtschiffe („Kabinen“- , „Hotelschiffe“)

Alle genannten Fahrzeuge kommen in der betrachteten Region in erheblichem Ausmaß vor, mit unterschiedlichen regionalen Einsatzschwerpunkten:

**(Kleinfahrzeuge)** Nahe liegend sind hier zunächst kleinere Gewässer und kürzere Fahrstrecken, auch solche, die von größeren, motorgetriebenen Fahrzeugen nicht befahren werden können oder dürfen und/oder die mit anderen, größeren Gewässern nicht verbunden sind. (Beispiele: Große Zahl kleinerer Binnenseen in der gesamten Region, kleinere Fließgewässer im Bereich der oberen Havel, Spreewald-Gewässer). Es zeigt sich jedoch, dass praktisch auch alle größeren Gewässer, alle Flüsse und Kanäle, alle großen Binnenseen, in erheblichem Ausmaß mit Kajaks und Kanus befahren werden und dass hierbei z.B. mit Kajaks und Kanus im Zuge auch längerer, kostengünstiger Wanderfahrten (z.B. mit Zelt) auch größere Strecken zurückgelegt werden, und das dies nicht nur eine Angelegenheit für junge Leute ist. Bestimmte Reviere, z.B. die Havel-Müritz-Strecke und angrenzende Gewässer sowie auch polnische Gewässer sind ausgesprochene Domänen dieser Bootstypen, was in der Saison zu hohem Verkehrsaufkommen und zu einigem Gedränge in den Schleusen führen kann. Mit speziell für rauere Gewässer konzipierten sog. See-Kajaks werden sehr wohl auch regelmäßig die angesprochenen Küstengewässer befahren. Geübte Paddler und Kanuten sind in der Lage, auf Flüssen wie Oder und Elbe auch gegen den Strom zu fahren.

**(Motorboote)** Grundsätzlich kann das gesamte hier skizzierte Revier – außer kleinen geschützten Gewässern mit Motor-Verbot – mit Motorbooten befahren werden; dies geschieht mehr oder weniger überall in erheblichem Ausmaß. Motorboote – das ist ein weites Feld von Typen, Größen und Standard – vom kleinen *Day-Cruiser* über einen weiten Bereich mittelgroßer, komfortabler Boote, auch mit betontem *Hausboot*-Charakter, bis hin zu großen, luxuriösen Motoryachten. Auf kleineren Gewässern können Länge, Breite (Schleusen), Fixpunkthöhe und Tiefgang für die Befahrbarkeit kritisch sein. Letzteres gilt im besonderen auch für die stark schwankenden Fahrwassertiefen auf Elbe und Oder, so dass hier nur relativ flach gehende Boote in Frage kommen, die für die Fahrt gegen den Strom über ein hinreichendes Geschwindigkeitspotential verfügen müssen. Motorboote haben u.U. keinen festen Liegeplatz, sondern werden per Trailer an wechselnde Einsatzreviere gebracht; hier ist eine entsprechende Breitenbegrenzung von Bedeutung.

Motorboote jeder Art und Größe befinden sich zu einem erheblichen Teil in Privatbesitz und werden privat genutzt. Daneben hat sich ein bedeutender, noch ständig weiter anwachsender Markt für Charterboote, d.h. gewerblich

vercharterte, privat genutzte Boote entwickelt, der viele gängige Typen, Größen und Standorte abdeckt, wobei große, auch überregional tätige Vercharterunternehmen eigene, leicht als solche erkennbare Standardtypen entwickelt haben.

**(Flöße)** Ein seit einiger Zeit mit zunehmender Verbreitung zu beobachtendes Kuriosum sind Flöße mit eher schwachem Außenbord-Motorantrieb und einfacher hausbootartiger Ausstattung, mit denen auf geschützten Gewässern, in begrenzten Revieren (z.B. Berlin-Potsdam), nicht auf Wasserstraßen mit stärkerer Berufsschifffahrt, kürzere Distanzen zurückgelegt werden können. Fahrzeuge dieser Art werden überwiegend von Verchartern angeboten.

**(Segelboote)** Segelsport, eine weitere Variante von Wassertourismus, findet in erheblichem Ausmaß auf größeren, örtlich begrenzten Binnengewässern statt (z.B. Müritz, Schweriner See, Scharmützelsee, Werbellinsee, Schwielochsee, Berlin-Potsdamer Havelseen) und in großem Ausmaß auf der Ostsee (Küstengewässer, auch Seesegeln auf der gesamten Ostsee und darüber hinaus). Fahrzeugtypen und -größen erstrecken sich auch hier über einen weiten Bereich. Es handelt sich überwiegend um private, z.T. auch von Verchartern angebotene Fahrzeuge.

**(Ausflugsschiffe)** Eine weitere charakteristische Form von Wassertourismus, nicht mit privaten, sondern kommerziell betriebenen Fahrzeugen, sog. „Weißen Flotten“, besteht in Ausflugsfahrten begrenzter zeitlicher Dauer (z.B. einige Stunden bis max. 1 Tag) auf Gewässern im Bereich oder im Umland urbaner Zentren (z.B. auf Seenketten, Flüssen, Kanälen im Raum Berlin/Potsdam, auch z.B. Scharmützelsee, Schweriner See, Stettiner Gewässer). Eingesetzt werden hier Fahrzeuge begrenzter, dem Revier angepasster Größe, mit Einrichtungen zur Unterbringung und gastronomischen Versorgung, jedoch nicht zur Übernachtung von Fahrgästen. Fahrten dieser sog. „Weißen Flotten“ sind häufig Rundfahrten für ein touristisches Publikum, auch zum Besuch spezieller „Events“, haben aber auch ÖPNV-Liniendienstcharakter (z.B. im Raum Berlin-Potsdam).

Ausflugsfahrten, ausgehend von urbanen Zentren, werden auch zu weiter entfernten Zielen angeboten (z.B. Tagesfahrten Berlin – Untere Oder - Stettin, mit Rückfahrt per Bus). Auf der mittleren Oder – zwischen Nowa Sol, Eisenhüttenstadt und Frankfurt (Oder), Kostrzyn, weitere Anlegestellen in Polen – werden unter polnischer Regie zwei neu gebaute Schiffe eingesetzt, über die hier noch berichtet werden wird.

**(Fluss-/Küsten-Kreuzfahrtschiffe)** Für Seetourismus in mehr oder weniger weltweiter Dimension wird eine riesige, ständig weiter ansteigende Flotte von Kreuzfahrtschiffen in einem weiten Bereich mittlerer bis sehr großer Fahrzeuge eingesetzt. Bald wurde deutlich, dass auch größere Binnenwasserwege interessante Möglichkeiten für über Tagesausflüge hinausgehende Schiffsreisen bieten – Schiffsreisen, die sowohl landschaftliche wie kulturelle Erlebnisse bieten – letzteres hat sicher viel damit zu tun, dass sich menschliche Ansiedlun-

gen, urbane, kulturelle Entwicklungen seit frühen Zeiten besonders am Wasser, an Flüssen und Meeresküsten abgepielt haben.

Fluss-Kreuzschifffahrt in Europa hat somit insbesondere auf den großen Flusssystemen des Rheins und der Donau, auch auf Flüssen und Kanälen in Frankreich, Holland, England, Schweden (klassische Route Göta-Kanal) eine inzwischen erhebliche Bedeutung erlangt. Ähnliches gilt über Europa hinaus für Ströme in Russland, Südostasien, China, Süd- und Nordamerika.

In unserer engeren Region konzentrieren sich Entwicklungsansätze in dieser Richtung bisher auf die Elbe – etwa von Hamburg bis Dresden –, dann auch auf die Verbindung Elbe – Havel (Potsdam, Berlin) und weiter über Havel – Untere Oder – Stettiner Haff (Stettin, Ückermünde, Stralsund). Versuche in Richtung mittlere / obere Oder (Breslau) sind verschiedentlich gemacht worden, scheiterten aber bisher an den dort stark schwankenden Fahrwassertiefen. Ähnliche Einschränkungen gelten für die obere Elbe.

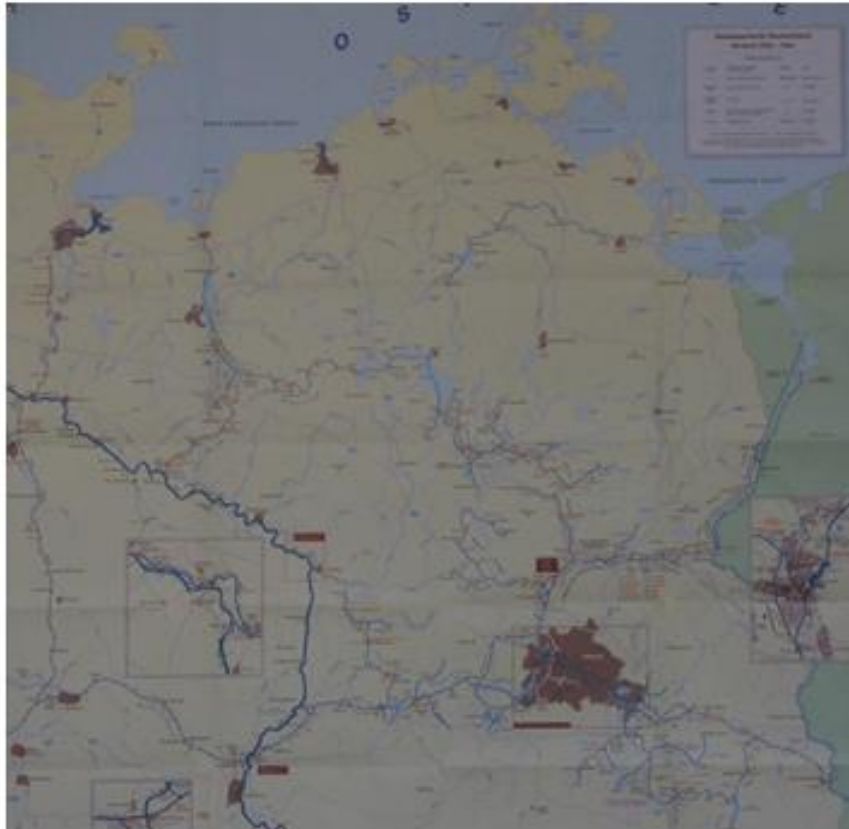
Der Typ des Fluss-Kreuzfahrtschiffes ist gekennzeichnet durch alle für längere Reisen erforderlichen Einrichtungen („Kabinenschiff“, „Hotelschiff“), mit überwiegend hohem bis sehr hohem Standard. Fahrzeuggrößen erstrecken sich über einen weiten Bereich – ein Trend zur Realisierung von *Economies-of-Scale*-Effekten, d.h. im jeweiligen Fahrtgebiet einsetzbaren größtmöglichen Einheiten, ausgehend von expandierender Nachfrage, ist auch hier deutlich erkennbar; allerdings gibt es auch relativ kleine, flexibel einsetzbare Schiffe (z.B. zwischen den Niederlanden und Berlin).

Wie oben angedeutet, besteht ein Interesse an möglichst geringen Tiefgängen, um Flüsse wie die Elbe und die Oder möglichst freizügig befahren zu können (was auch schon bei den angesprochenen Ausflugsschiffen für die mittlere Oder ein zentrales Entwurfsproblem war). Wie man hört, sind flach gehende Schiffe mit hier besonders geeignetem Schaufelradantrieb für die Elbe auch oberhalb von Dresden im Bau – ein Konzept, das möglicherweise auch verbesserte Chancen für die mittlere und obere Oder eröffnen könnte.

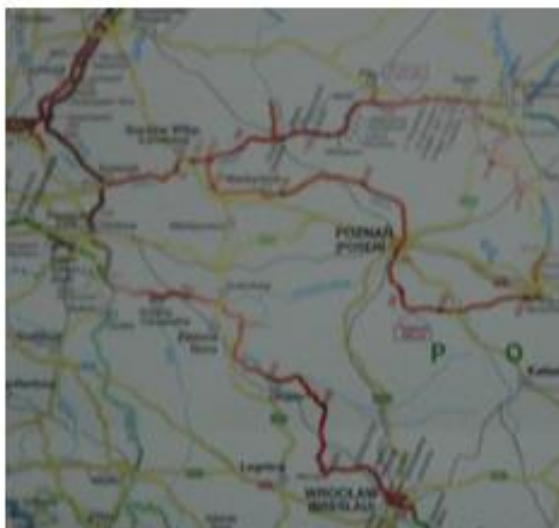
Zusammenfassend ist festzustellen, dass auch in der Region zwischen Elbe und Oder, gerade auch unter Einbeziehung der Ostseeküste, interessante, eher noch wenig genutzte Möglichkeiten für den Einsatz von Fluss-/Küsten-Kreuzfahrtschiffen angepasster Größe und Bauart bestehen.

## (5)

Ein Überblick über die Potentiale für Wassertourismus zwischen Elbe, Oder und Ostsee könnte es notwendig machen, auch auf entsprechende Infrastrukturen, etwa in Gestalt von Häfen, Anlegestellen, Gastronomie usw., einzugehen. Dieser Aspekt wird hier nicht weiter vertieft, Hierzu wird allerdings in den folgenden Beiträgen noch manches gesagt werden.



Quelle: Gewässerkarte Deutschland Nordost: Elbe – Oder, Edition Maritim, Hamburg 2013



### Gewässer für Wassertourismus zwischen Elbe, Oder und Ostsee

+ Freifließende Flüsse

+ Kanäle

+ Binnenseen

+ Staugeregelte Flüsse

+ Küstengewässer

Quelle: Wasserstraßenkarte Europa, Binnenschiffahrts-Verlag, Duisburg 2013

## Fahrzeuge für Wassertourismus zwischen Elbe, Oder und Ostsee

- + Handbetriebene Kleinfahrzeuge (Kajaks, Kanus, Ruderboote)
- + Motorboote
- + Flöße
- + Segelboote
- + Regionale Ausflugsschiffe („Weiße Flotten“)
- + Fluss-Kreuzfahrtschiffe



Foto: Linde (im folgenden hier mit Li abgekürzt)



Paddler auf der Warthe

Foto: [www.wielkopolska.travel](http://www.wielkopolska.travel)



Paddler in einer Schleuse der Havel-Müritz-Wasserstraße

Li



Div. Motorboote vor der Schleuse Kleinmachnow (mit Berufsschifffahrt)

Li



Mittelgroßes Motorboot auf dem Tiefen See / Potsdam

Li



Kleines einfaches Motorboot an der Müritz

Li





Motorboote vor Schleuse der Havel-Müritz-Wasserstraße

Li



Hausboote (Charterboote) auf französischem Fluss



Bootshäuser in Mecklenburg-Vorpommern

Locaboat Holidays, Freiburg

Li



Charterboot in Mecklenburg-Vorpommern

Locaboat Holidays, Freiburg

Li



Floß auf der Havel

Li



Floß auf Protest-Demo in Berlin

Foto: Der Tagesspiegel, Berlin



Segelboote auf der Havel unterhalb von Potsdam

Li



Segelboote und Motorboote in Waren / Müritz

Li



Segelboote in Kröslin / Peenestrom

Li



Segelregatta auf dem Stettiner Haff

Li



Traditionelles Ausflugsschiff auf den Berliner Havelseen

Li



Modernes Ausflugsschiff auf Berliner Kanälen

Li



Ausflugsschiff in Uckermünde / Stettiner Haff

Li



Ausflugsschiff auf der mittleren Oder

Li



Großes Fluss-Kreuzfahrtschiff auf dem Rhein bei Köln

Li



Großes Kreuzfahrtschiff in Köln (Details)

Li



Großes Fluss-Kreuzfahrtschiff auf der Donau



Neubau eines Fluss-Kreuzfahrtschiffs in Katamaran-Bauweise

Foto: DIE ZEIT, Hamburg





Kleines Fluss-Kreuzfahrtschiff auf der Potsdamer Havel

Li



Großes Fluss-Kreuzfahrtschiff auf der Havel bei der Anfahrt auf Potsdam

Li



Großes Fluss-Kreuzfahrtschiff in Potsdam

Li



Großes Fluss-Kreuzfahrtschiff bei Ausreise aus Potsdam (Richtung Ostseeküste)

Li



Fluss-Kreuzfahrtschiff in Trzebiez / Stettiner Haff

Li



Stillliegende Fluss-Kreuzfahrtschiffe auf dem Nil

Foto: Der Tagesspiegel, Berlin

# BERICHT ZUR STUDIE „WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE IM WASSERTOURISMUS IN BERLIN UND BRANDENBURG“

BARBARA NITSCHKE, POTSDAM + MATTHIAS WEDEPOHL, BERLIN

---

## Vorstellung Gemeinschaftsstudie

„Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus“



Im Auftrag von:  
 Industrie- und Handelskammern in Berlin-Brandenburg,  
 Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg  
 Wirtschaftsverband Wassersport Berlin-Brandenburg  
 Wassersportmesse Boot & Fun

## Studie ökonomische Effekte Wassertourismus in Berlin und Brandenburg



Ergebnispräsentation  
 Oranienburg

16. April 2015

Heute Vorstellung der (vorläufigen) zentralen Ergebnisse. Befragungsergebnisse werden weiter bearbeitet und vertieft. Detailergebnisse in der abschließenden Studie Ende Mai.


  
 PROJECT M GmbH

**Studie wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus Berlin-Brandenburg**

Mai 2015

**In Auftrag gegeben von:**  
 Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg  
 Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg  
 Wirtschaftsverband Wassersport Berlin-Brandenburg  
 Wassersportmesse Boot & Fun

**Geschäftsführer:**  
 Dipl.-Volksw. Andreas Lorenz  
 Dipl.-Kfm. Cornelius Oßler

**Wissenschaftliche Leitung:**  
 Prof. Dr. Edgar Kraikamp  
 Prof. Dr. Hans-Dieter Quast

**Büro Berlin**  
 Tempelhofer Ufer 23/24  
 10963 Berlin  
 Tel. 030 21 45 87 0  
 Fax 030 21 45 87 11  
 berlin@projectm.de

**Büro Hamburg**  
 Quilitzstraße 28  
 20099 Hamburg  
 Tel. 040 4 19 23 94 0  
 Fax 040 4 19 23 94 29  
 hamburg@projectm.de

**Büro München**  
 Wilhelm-Kühner-Straße 26  
 81543 München  
 Tel. 089 614 66 08 0  
 Fax 089 614 66 08 5  
 münchen@projectm.de

**Büro Trier**  
 Am Wissenschaftspark 25/27  
 54296 Trier  
 Tel. 0651 9 78 66 0  
 Fax 0651 9 78 66 18  
 trier@projectm.de

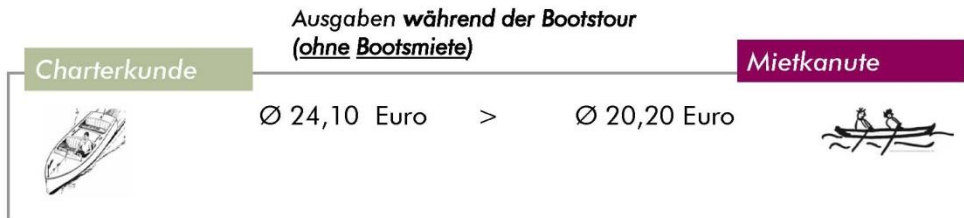
**Kontakt:**  
 Dipl.-Volkswirt  
**Matthias Wedepohl**  
 Büro Berlin  
 matthias.wedepohl@projectm.de  
 www.projectm.de

1	Projektverständnis: Inhalte und Bearbeitung
2	Branchenstruktur und -entwicklung
3	Marktpotenziale
4	Wirtschaftliche Potenziale
5	Herausforderungen + Perspektiven

Ziel dieser bundesweit bislang einmaligen Studie ist es, erstmals belastbare Daten zu den tourismuswirtschaftlichen Effekten der Branche zu erhalten



Wir kennen bislang nur die Tagesausgaben der Bootsurlauber aus der landesweiten Befragung von 2009.



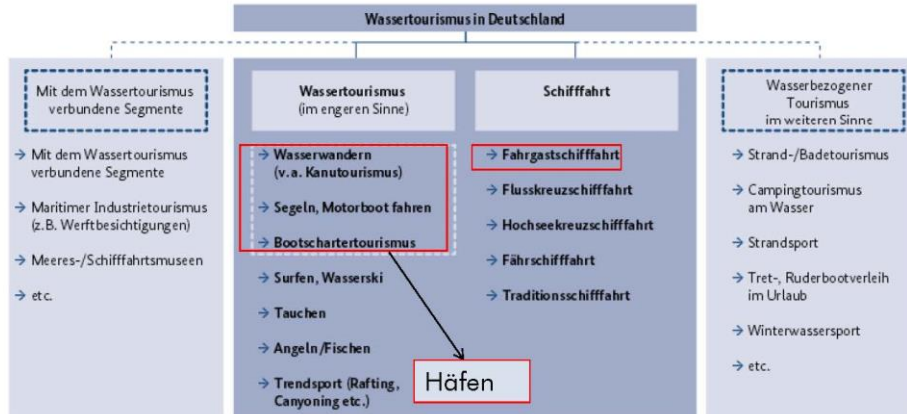
**Bislang unbekannt:**

1. Marktvolumen Charter- und Kanutourismus sowie Fahrgastschiffahrt
2. Umsätze aus der Bootsvermietung
3. Umsätze aus der Fahrgastschiffahrt
4. Umsätze aus der Liegeplatzvermietung
5. Wirtschaftliche Effekte aus Investition und Betreibung

## Welche Bereiche des Wassertourismus wurden untersucht und wie ?



Keine Studie zur gesamten Wassertourismusbranche, sondern Begrenzung auf Bootstourismus mit den Angebotssegmenten Charterboottourismus, Kanutourismus, Fahrgastschiffahrt und Sportboothäfen.



Quelle: Hamburg Messe und Congress GmbH/DTV, 2003, verändert: © BTE/dwif

Wirtschaftliche Effekte des Wassertourismus insgesamt deutlich höher z.B. Flusskreuzschiffahrt, standortbezogener Wassertourismus, Bootshandel u.v.m.





Befragung erfolgte durch die FH Westküste, Institut für Management und Tourismus. Befragungen sind absolut anonym, Fragebögen können nicht zurückverfolgt werden. Datenauswertung nur in zusammengefasster Form.



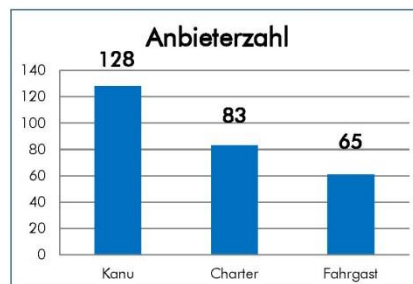
Erfasst und in die Befragung einbezogen wurden alle Bootsverleiher und Fahrgastbetreiber, die im Sommer 2014 am Markt Präsenz gezeigt haben.



**156** Flöße



**1.124** Motoryachten-  
Hausboote/Segelboote  
zum mehrtägigen  
Wasserwandern



**3.526** Kanus



**180** Fahrgastschiffe,  
davon 26 nur  
Ausflugschiffahrt



Alle kommerziellen Sportboothäfen und Vereine, sofern Marktauftritt und erkennbare Öffnung für Gastlieger. Einzelsteganlagen wurden ebenso wenig erfasst wie öffentliche Sportbootliegestellen und einfache Rastplätze.



305 Sportboothäfen, davon 163 kommerziellen Anlagen und 142 Vereine

Der unerwartet hohe Rücklauf zeigt hohes Interesse einer wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung aus Sicht der Betriebe.

### Die Breitenbefragung

- Rücklauf von 35% (195 von 560)
  - 112 Häfen
  - 111 Vermieter
  - 22 Fahrgastschiffahrtsbetriebe
  
- Die Struktur der Befragten stimmt weitgehend mit der Grundgesamtheit überein und erlaubt daher sehr **valide** Aussagen. Dies gilt auch für den Rücklauf aus den Regionen



Ausreichende Grundlage für Hochrechnung und Darstellung der wirtschaftlichen Effekte der Branche für B/BRB auf Basis von Durchschnittswerten.

### Die Tiefenbefragung

- Methode: Mix aus schriftlicher und Online-Befragung
- Rücklauf: 68 Anbieter aus allen vier Regionen
  - 36 Charter
  - 25 Kanu
  - 16 Fahrgastschiffahrt
  - 35 Häfen
- Auswertung unter Berücksichtigung der repräsentativen Strukturen aus Sekundäranalyse und Breitenbefragung



© 2015 PROJECT M GmbH

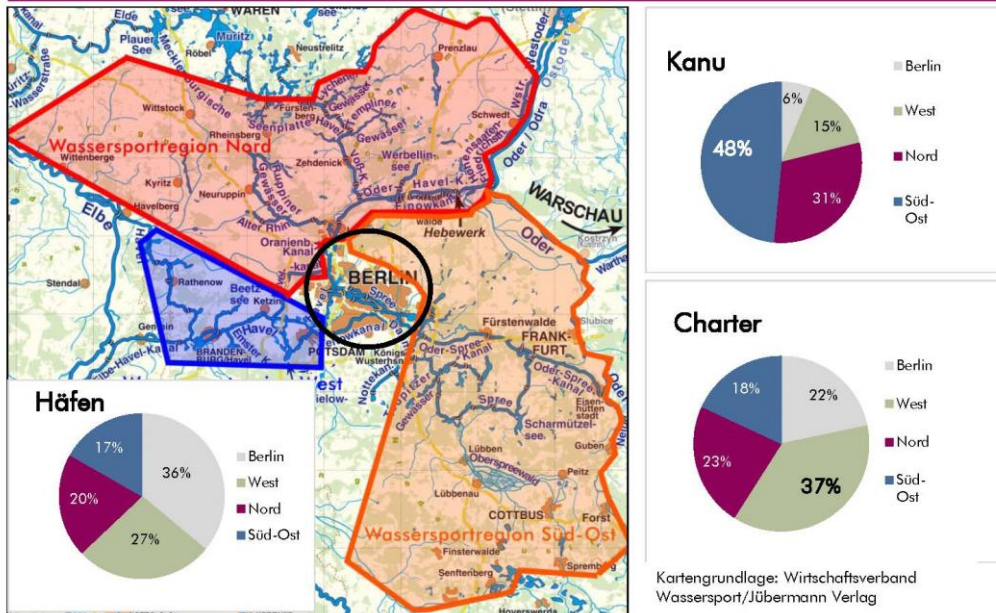
14



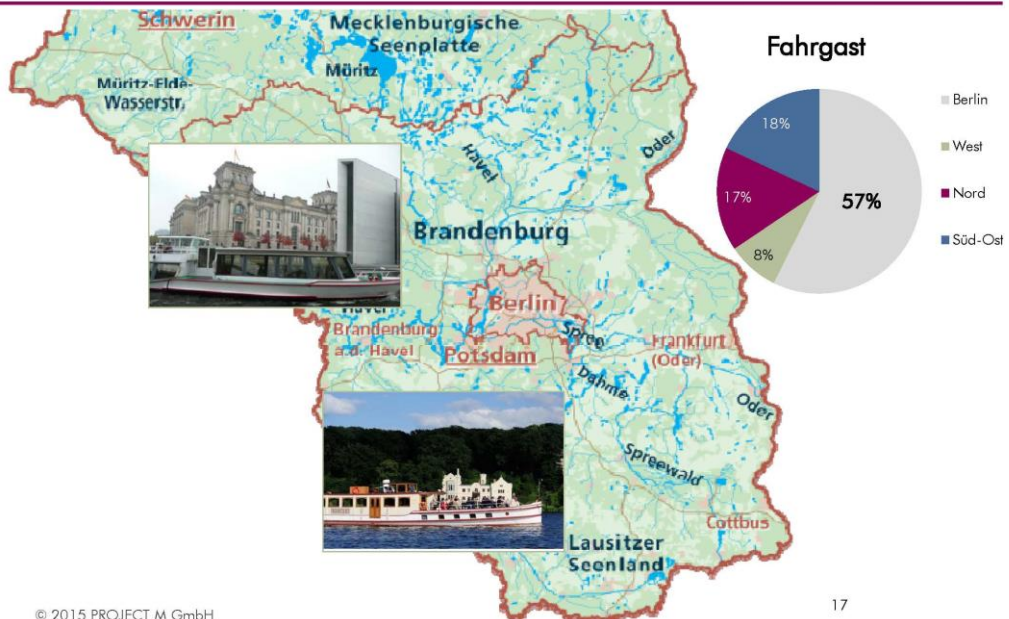
© 2015 PROJECT M GmbH

15

Wassertourismusbranche ist von landesweiter Bedeutung. Wirtschaftliche Effekte sind nicht nur punktuell, sondern flächendeckend!



Fahrgastschifffahrt findet ebenfalls flächendeckend in Berlin und Brandenburg auf den Haupt- und Nebenwasserstraßen statt.



**Neuentwicklungen von Bootstypen (Flöße und schwimmende Ferienhäuser)  
und damit auch neue Zielgruppenpotenziale (Markterweiterung).**

---



© 2015 PROJECT M GmbH

18

**Heute: Branche zeichnet sich durch hohen Innovationscharakter aus! Bei Motor-  
booten zunehmende Vermischung Hausboote - schwimmende Ferienhäuser - Flöße.**

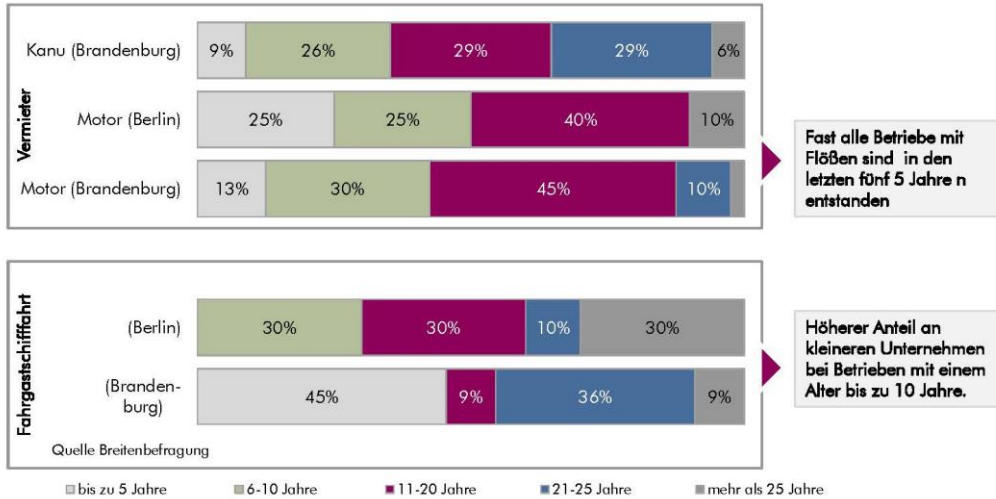
---



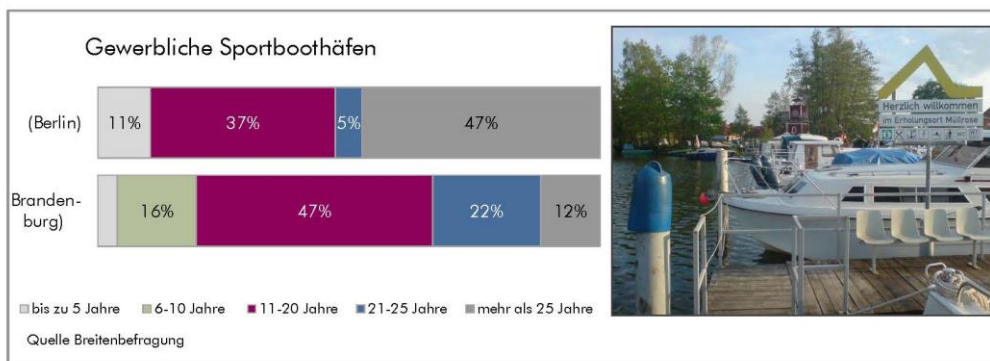
© 2015 PROJECT M GmbH

19

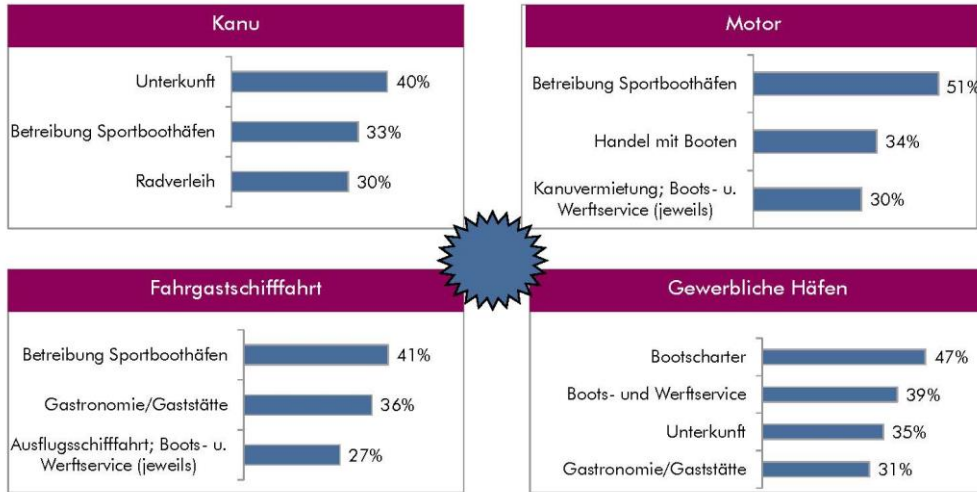
Branche ist seit der Wende sehr dynamisch gewachsen, v.a. von 1995 bis 2005. Seit 2010 Jahren in abgeschwächter Form. Neugründungen v.a. Charter in Berlin + Fahrgast in BRB. Künftig wenige Neugründungen zu vermuten (Ausnahme Floß).



Fast jeder zweite Betrieb in BRB wurde zwischen 1995 - 2005 gegründet. Seit fünf Jahren wenige neue Häfen in BRB, während es in Berlin noch Neugründungen gab. Bau neuer Häfen (nicht Liegeplätze) vermutlich weitestgehend abgeschlossen.



Wassertourismus ist durch hohen Vernetzungsgrad und starke Wechselwirkung mit anderen Branchen gekennzeichnet. Die Häfen haben wichtige Funktion als Anker für Folgeinvestitionen in anderen Geschäftsfelder (ein Drittel Fremdinvestitionen).

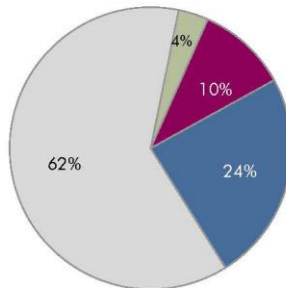


Quelle Breitenbefragung

Viele Kleinbetriebe, durchschnittliche Flotte besteht aus 5 Boote, aber jeder vierte Betrieb hat mehr als 21 Boote in der Vermietung. Charterbetriebe in Berlin sind im Durchschnitt etwas größer als in Brandenburg.

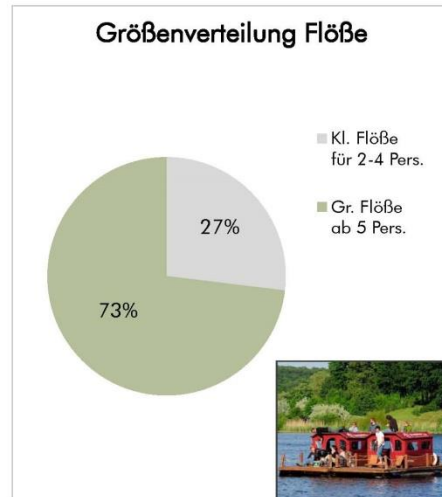
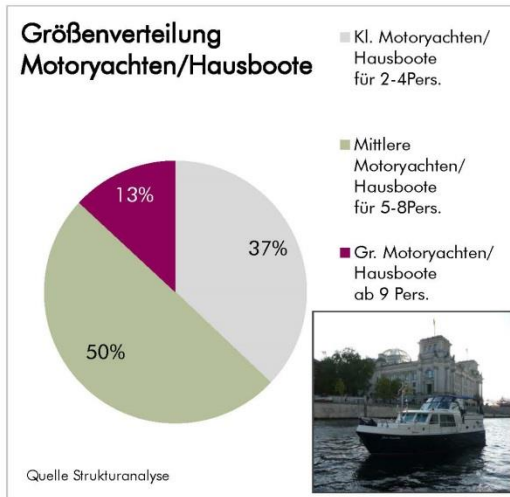
Aktuelle Bootsflotte (Motor):

- bis 5 Motoryachten / Hausboote
- 6-10 Motoryachten / Hausboote
- 11-20 Motoryachten / Hausboote

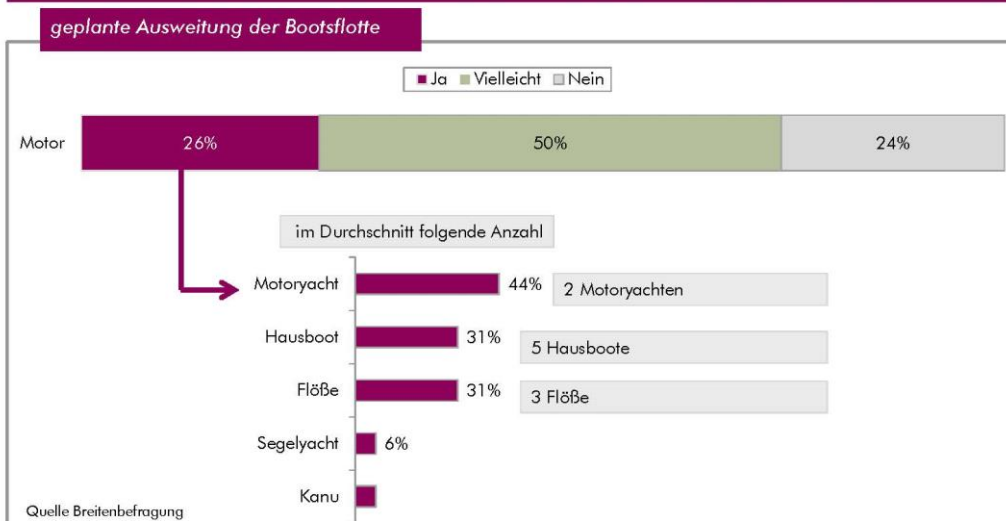


Quelle Strukturanalyse

Jede zweite Motoryacht/Hausboot ist für eine Belegung zwischen 5 und 8 Personen ausgerichtet, Anteil größerer Boote für 9 und mehr Personen liegt bei nur 13%. Bei den Flößen dominieren Flöße für 5 bis 6 Personen ( $\bar{x}$  5,1 Personen/Flöß).

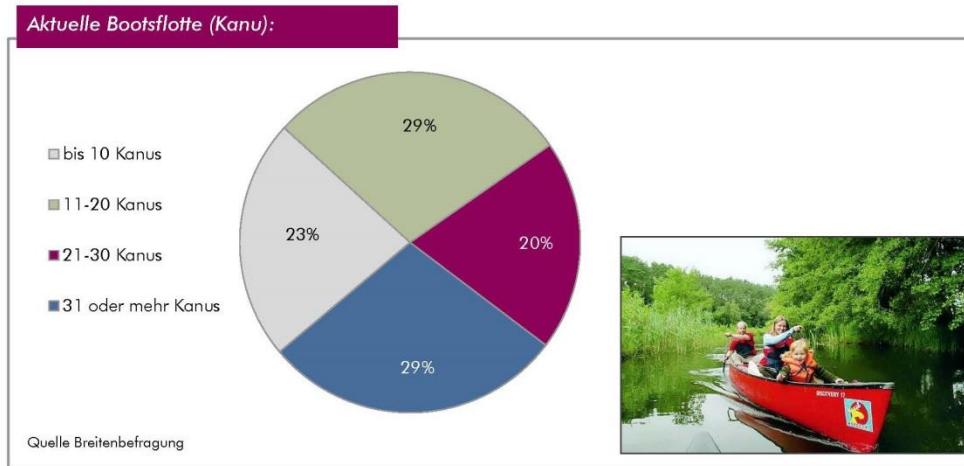


Jeder vierte Charterbetrieb plant noch eine Erweiterung der Bootsflotte (keine Ersatzinvestitionen) v.a. in Hausboote und Flöße.

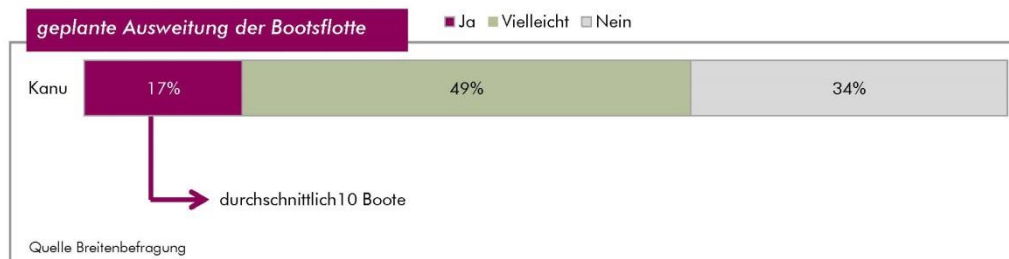




Durchschnittsbetrieb verfügt über 27 Kanus (keine regionalen Unterschiede).  
Anders als im Chartersegment sehr ausgewogene Struktur bei Größenkategorien.



Fast jeder fünfte Kanuanbieter plant, seine Flotte in den nächsten fünf Jahren zu erweitern. Im Durchschnitt ist die Anschaffung von 10 neuen Booten geplant.

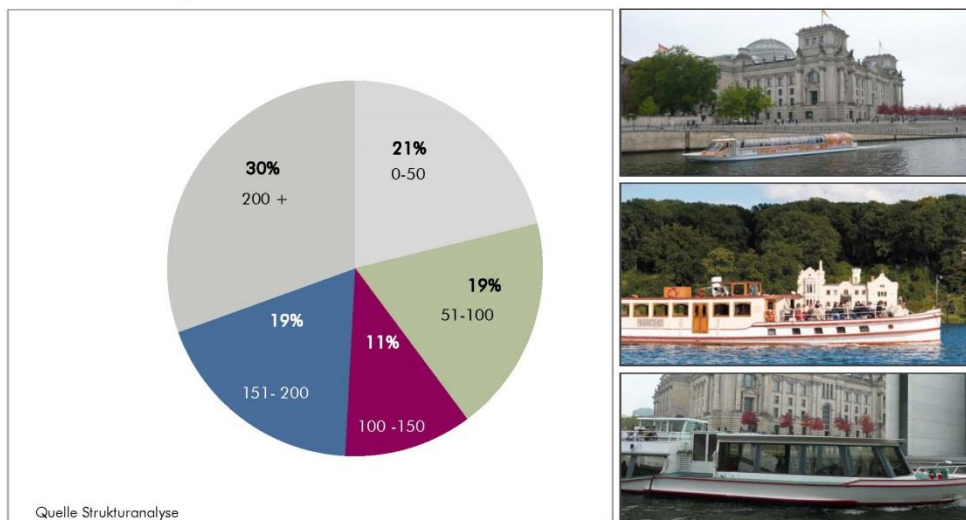


Die durchschnittliche Flotte besteht aus 5 Schiffen. Betriebe in Berlin sind im Durchschnitt größer als in Brandenburg.



Insgesamt bietet die Fahrgastschifffahrt Platzkapazitäten für etwa 26.000 Personen. Durchschnittliche Schiffsgröße 147 Personen. Schiffe in Berlin sind deutlich größer als in Brandenburg. 84% der Schiffe mit mehr als 150 P. fahren in Berlin.

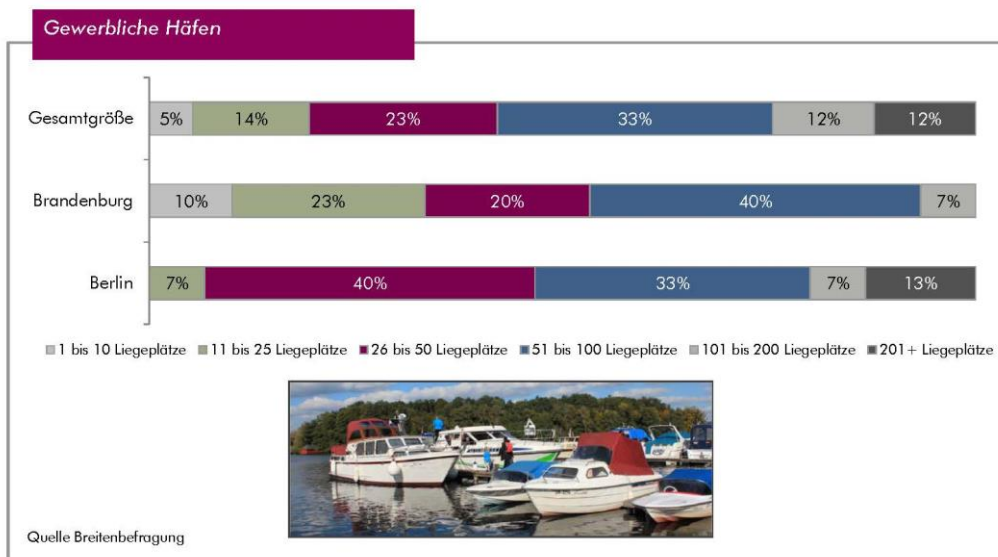
■ Verteilung Schiffe nach Größenklassen



In Berlin nach wie vor hohe Bereitschaft für eine Ausweitung der Schiffsflotte, während nur 17% der Betriebe in Brandenburg den Erwerb weiterer Schiffe planen.

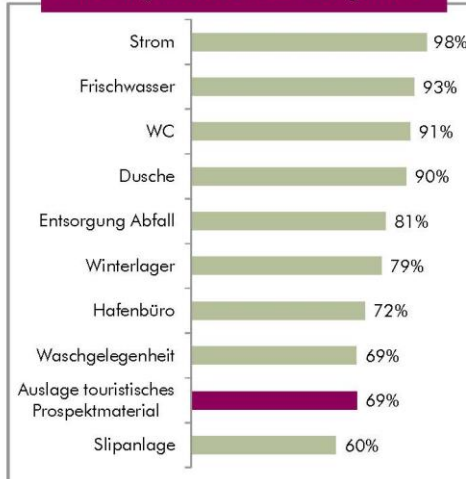


Die durchschnittliche Liegeplatzanzahl liegt bei kommerziellen Häfen bei 86 Liegeplätzen, die sich auf 73 Dauerliegeplätze und 13 Gastliegeplätze verteilen.



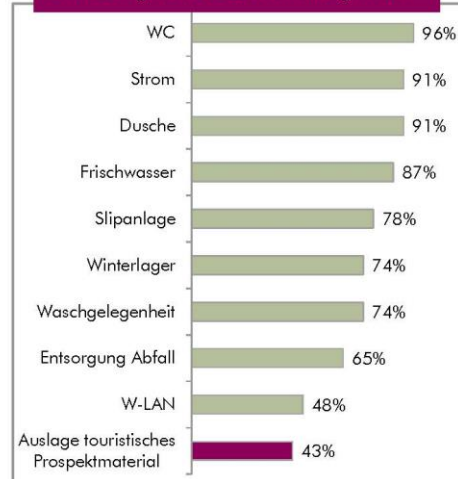
Die Ausstattungsqualität der Sportboothäfen ist mittlerweile weitestgehend marktgerecht. Handlungsbedarf noch häufiger in der Funktion/Verantwortung der Häfen als Knotenpunkt für wasser- und landseitige Vernetzung.

**Gewerbliche Häfen bieten folgende Einrichtungen und Serviceleistungen an:**



Quelle Breitenbefragung

**Vereinshäfen bieten folgende Einrichtungen und Serviceleistungen an:**



© 2015 PROJECT M GmbH

32

Häfen haben auch eine wichtige Funktion für den landseitigen Tourismus. Mehr als jeder 2. Hafen ist touristisch auch auf „Landurlauber“ ausgerichtet und generiert landseitige Gästepotenziale.



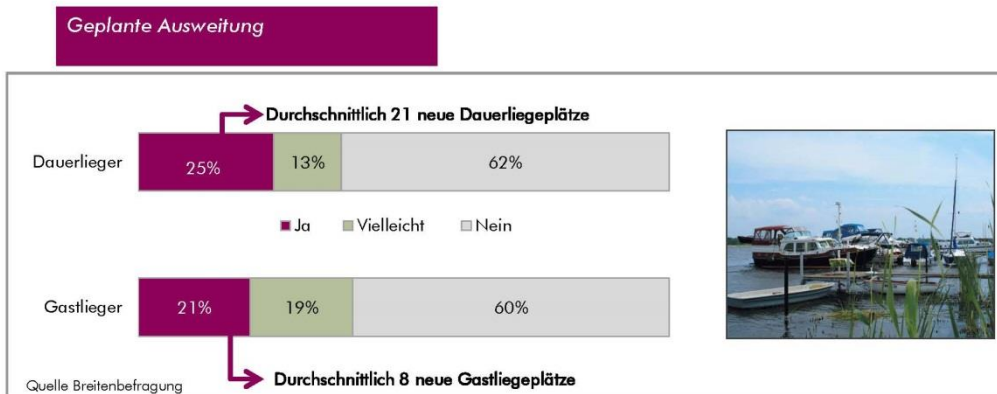
57 % der kommerziell betriebenen Sportboothäfen sind touristische Anziehungspunkte, d.h. am Standort gibt es Gastronomie und/oder Übernachtungsangebote ggf. auch Bootsvermietung/Charter sowie weitere Freizeitangebote. Technischer Service ist nur ergänzendes Angebot.

Frage: Bitte kreuzen Sie an, welche der nachfolgenden Einrichtungen und Serviceleistungen in Ihrem Hafen vorhanden sind?  
(Angabe der ersten 10, gewerbliche Häfen: n=76, Vereinshäfen: n=39)

© 2015 PROJECT M GmbH

33

Jeder fünfte gewerbliche Hafen strebt noch eine Ausweitung seiner Liegeplatzkapazitäten an. In der Region West ist die Bereitschaft überdurchschnittlich hoch. Insgesamt nur noch leichte Anstieg der Liegeplatzkapazitäten zu erwarten.



Wassertourismusbranche ist mittlerweile quantitativ als auch qualitativ am Markt gut aufgestellt. Gesamtzahl der Anbieter dürfte stabil auf hohem Niveau bleiben. Wachstum in erster Linie durch weiteren Ausbau der Betriebskapazitäten.

- **Charter:** Kaum Veränderungen bei der Anbieterzahl zu vermuten, moderates Wachstums bei der Anzahl der Charterboote, größte Zunahme bei den Flößen
- **Kanu:** Anbieterzahl dürfte konstant bleiben, leichtes Wachstum bei der Anzahl an Booten
- **Sportboothafen:** Errichtung neuer Häfen an den natürlichen Gewässern weitestgehend abgeschlossen. Leichte Steigerung bei der Gesamtanzahl der Liegeplätze in Sportboothäfen
- **Fahrgastschiffahrt:** In Brandenburg Entwicklung in quantitativer Hinsicht weitestgehend abgeschlossen. In Berlin weitere Ausweitung der (ohnehin sehr großen) Schiffsflotte wahrscheinlich



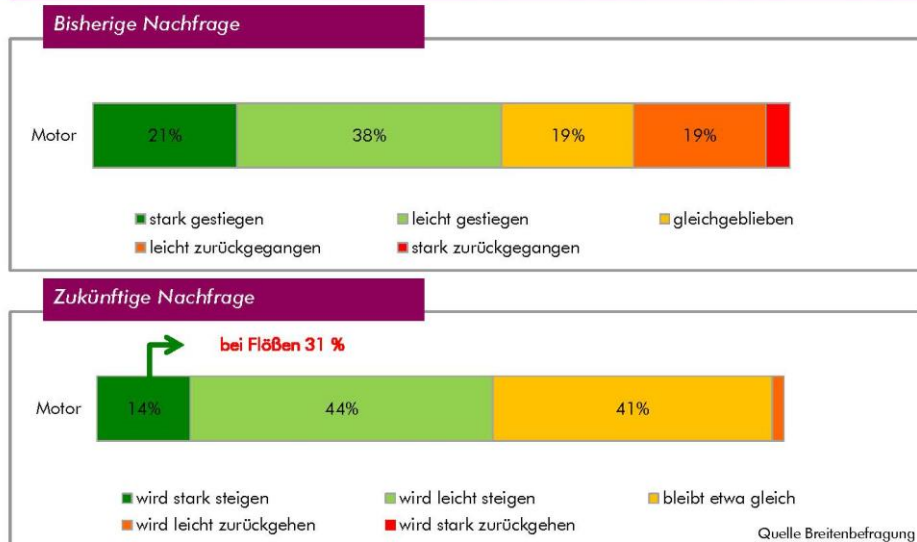
1	Projekthintergrund und -bearbeitung
2	Branchenstruktur und -entwicklung
3	<b>Marktpotenziale</b>
4	Wirtschaftliche Potenziale
5	Perspektiven + Herausforderungen

Charterangebot bewirkt in B/BRB jährlich ein Bootsurlauberaufkommen von gut 120.000 Bootsurlaubern mit 729.000 Personentagen. Hinzu kommt eine nicht zu ermittelnde Anzahl an Bootstouristen, die mit eigenem Boot unterwegs sind.

- **Durchschnittliche vermietete Wochen/Jahr**
  - kleine Motoryachten 16,6 Wochen
  - mittlere MY 19,3 Wochen
  - Größere MY 20,3 Wochen
  - Kleinere Flöße 13,9 Wochen
  - Größere Flöße 19,6 Wochen
- Durchschnittliche **Tourendauer** 7,3 Tage  
lt. Bootsurlauberbefragung



Branche ist durch eine positive Nachfrageentwicklung gekennzeichnet. Fast 60% der Anbieter erwarten eine positive Marktentwicklung, v.a. bei Flößen.



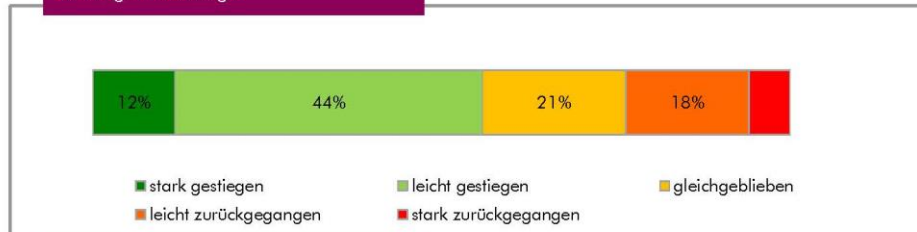
Kanutouristisches Vermietungsangebot bewirkt in B/BRB jährlich ein Marktpotenzial von fast 350.000 „Mietkanuten“ mit 592.000 Personentagen.

- durchschnittlich 76,8 vermietete Tage je Boot /Jahr
- Durchschnittliche Tourendauer 1,7 Tage lt. Bootsurlauberbefragung

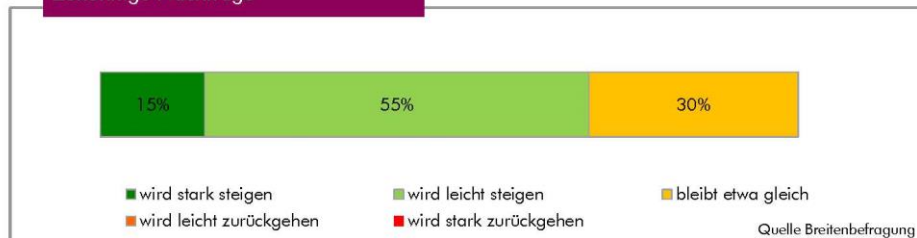


Ebenfalls positive Nachfrageentwicklung in letzten fünf Jahren, aber etwas geringer als bei Charter. 70% der Anbieter erwarten steigende Nachfrage.

#### Bisherige Nachfrage



#### Zukünftige Nachfrage



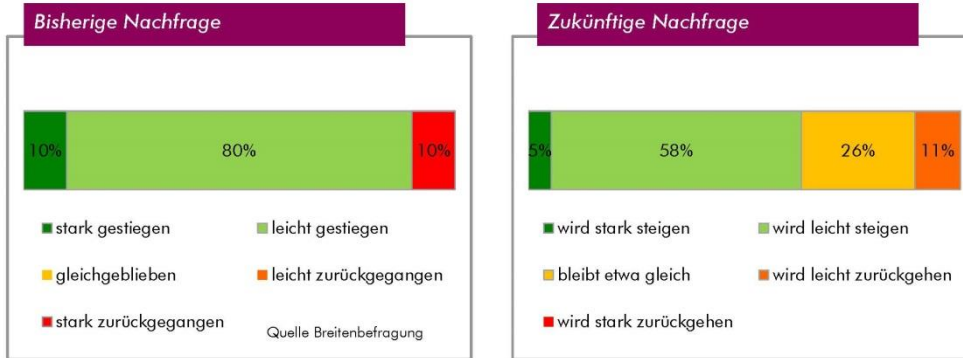
Die Fahrgastschifffahrt transportiert im Jahr ca. 3 Mio. Passagiere, davon 2,14 Mio. Passagiere in Berlin und 790.000 in Brandenburg.

- Im Linien- und Charterverkehr durchschnittlich pro Platz im Jahr 115 Passagiere, davon etwa 11 Passagiere im Charterverkehr
- Ausflugschifffahrt durchschnittlich je Platz/Jahr 67 Passagiere



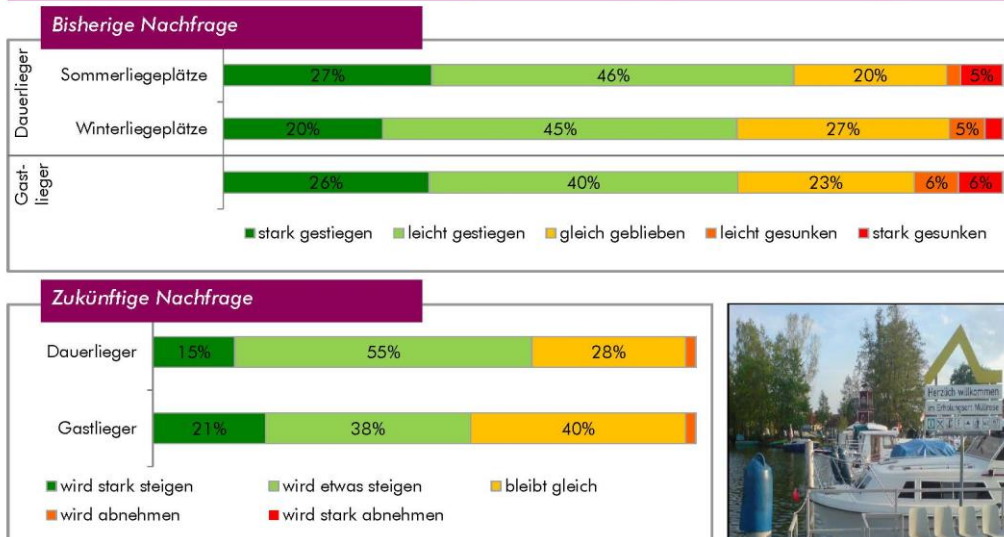


Branche gekennzeichnet durch gestiegene Nachfrage in letzten fünf Jahren, kaum regionale Unterschiede. 63% der Anbieter vermuten weitere Nachfraganstieg. Erwartungen in Berlin sind deutlich höher als in BRB.



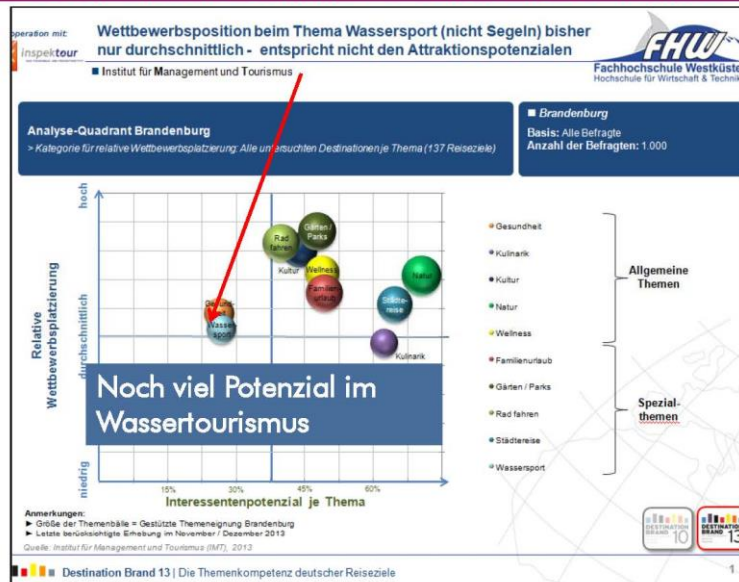
© 2015 PROJECT M GmbH

Insgesamt positive Nachfrageentwicklung bei Dauer- und Gastliegern (überdurchschnittlich in Region West und Berlin) und optimistischer Blick in die Zukunft bei den gewerblichen Häfen v.a. in Bezug auf Gastlieger (auch bei Vereinen).



© 2015 PROJECT M GmbH

Positive Marktentwicklung und optimistische Stimmung/Erwartung der Anbieter in allen Angebotssegmenten. Eine Marktsättigung ist in absehbarer Zeit nicht zu vermuten. Die Zeichen in der Branche stehen weiter auf Wachstum, v.a. Flöße.



- 1 Projekthintergrund und -bearbeitung
- 2 Angebotspotenziale mit Fazit
- 3 Marktpotenziale
- 4 Wirtschaftliche Potenziale
- 5 Perspektiven + Herausforderungen

Die Ausgaben der Charterkunden während der Bootstour bewirken Einnahmen in den Revieren in Höhen von ca. **19 Mio. € brutto/Jahr**. Hinzu kommen **unbekannte Ausgaben der Bootstouristen, die mit eigenem Boot unterwegs sind.**

- Tagesausgaben je Charterbootsurlauber/Tag Ø 24,10 Euro lt. Bootsurlauberbefragung 2009 Euro (ohne Bootsmiete), unter Berücksichtigung der gestiegenen Preise lt. Verbraucherindex aktuell 26 Euro brutto
- Grundlage 729.000 Personentage
- Von den Ausgaben der Bootsurlauber profitieren v.a. :
  - Hafengebietebetreiber durch Einnahmen Liegeplätze
  - Gastronomie
  - Einzelhandel in den Orten
  - Kultur- und Freizeiteinrichtungen



Lt. Bootsurlauberbefragung kommen Brandenburg weit auf ein Charterboot 4,4 Eignerboote. Ausgaben durch Eigner können aber nicht seriös berechnet werden, da nicht bekannt ist, wie viele Bootstouren (Personentage) im Jahr unternommen werden.

© 2015 PROJECT M GmbH

46

Die Vermietung von Charterbooten bewirkt in der Summe einen Jahresumsatz für die Charterbranche in Höhe von **33 Mio. Euro brutto.**

- Durchschnittlicher Jahresbruttoumsatz je Motoryacht
  - kleine Motoryachten 16.976 Euro
  - mittlere MY 27.947 Euro
  - größere MY 55.02 Euro
  - kleinere Flöße 9.024 Euro
  - größere Flöße 15.756 Euro
- + Umsatz aus der Tagesvermietung offener Boote, der aber nicht zu beziffern ist, da Grundgesamtheit aller offenen Boote in der Vermietung nicht zu ermitteln ist.



© 2015 PROJECT M GmbH Berechnung auf Grundlage Strukturanalyse und Tiefenbefragung

47

Die Ausgaben der Kanuten während der Kanutour führen zu Umsätzen in den Revieren in Höhe von **13 Mio. Euro** brutto/Jahr. Hinzu kommen weitere nicht bekannte Umsätze durch die Ausgaben der Kanuten mit eigenem Boot.

- Tagesausgaben je Mietkanute/Tag Ø 20,20 Euro (2009 ohne Bootsmiete), aktuell 22 Euro (brutto)
- Grundlage 592.000 Personentage/Jahr in B/BRB
- Von den Ausgaben der Kanuurlauber profitieren:
  - Beherbergungsanbieter v.a. Campingplätze
  - Gastronomie
  - Ausgaben in den Orten für Einzelhandel usw.

Lt. Bootsurlauberbefragung kommen Brandenburg weit auf ein Mietkanu etwa 0,5 Eignerkanus. Gesamtausgaben durch Eigner können aber nicht seriös berechnet werden, da nicht bekannt ist, wie viele Paddeltouren (Personentage) im Jahr unternommen werden.



Aus der Kanuvermietung ergibt sich für die Kanuanbieter ein Jahresumsatz von **7,56 Mio. Euro** brutto.

- Durchschnittlicher jährlicher Bruttoumsatz je Mietkanu 2.145 Euro
- Berechnungsgrundlage Summe aller Mietkanus 3.526



Die Fahrgastschifffahrt erwirtschaftet einen Umsatz /Jahr von **63 Mio. Euro** und ist damit ein umsatzstarkes Wassertourismussegment und bedeutendes wirtschaftliches Standbein v.a. in Berlin

- Durchschnittliche **Umsatz je Schiff** brutto 350.000 Euro/Jahr
- Umsatz in Berlin/Jahre ca. 41 Mio. Euro
- Umsatz in Brandenburg/Jahr 22 Mio. Euro



© 2015 PROJECT M GmbH Berechnung auf Grundlage Strukturanalyse und Tiefenbefragung

50

Die gewerblichen Häfen bewirken einen jährlichen Umsatz in Höhe von **15,2 Mio. Euro** brutto aus der Dauerliegeplatzvermietung + 3,2 Mio. aus der Vermietung der Gastliegeplätze.

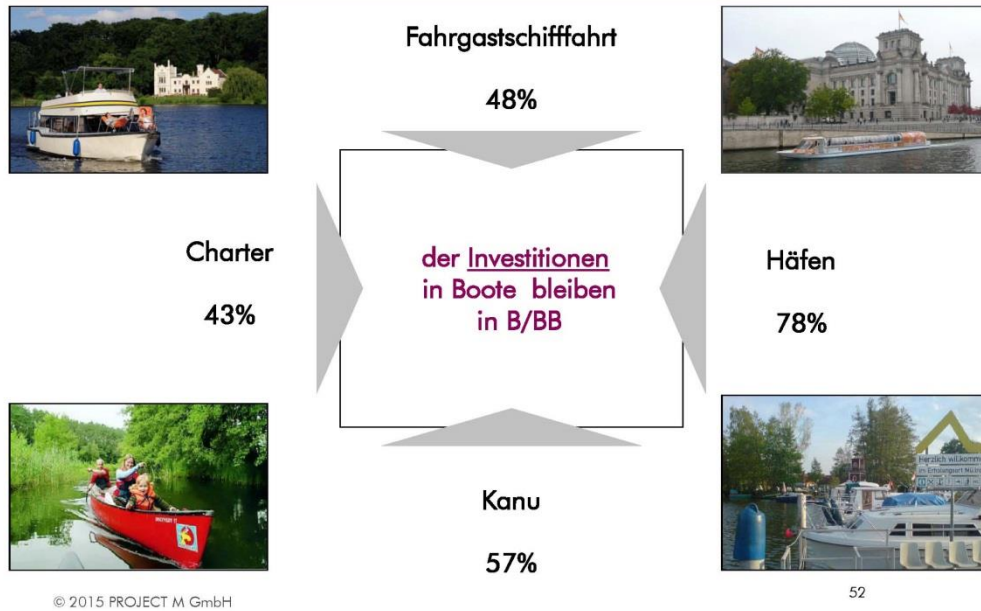
- Durchschnittlicher Umsatz je Dauerliegeplatz/Jahr brutto 1.647 Euro
- Durchschnittliche Umsatz je Gastliegeplatz/Jahr 1.580 Euro (Einnahmen Bestandteil der Tagesausgaben/Bootsurlauber)
- Zzgl. weiterer Umsätze aus der Winterliegeplatzvermietung und durch Vereinen, die aber nicht berechnet werden können (Grundgesamtheit ist nicht ermittelbar)



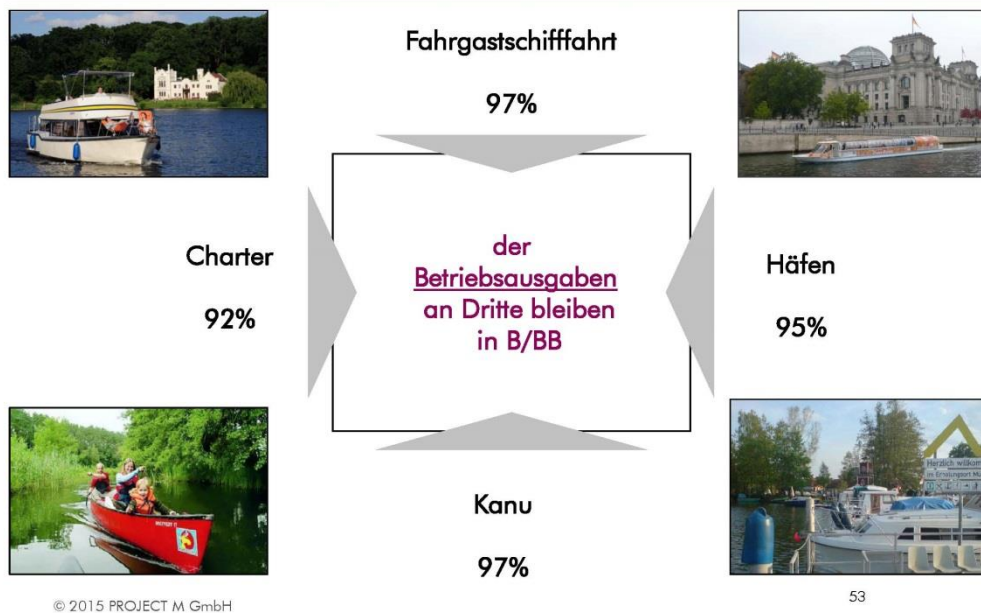
© 2015 PROJECT M GmbH Berechnung auf Grundlage Strukturanalyse und Tiefenbefragung

51

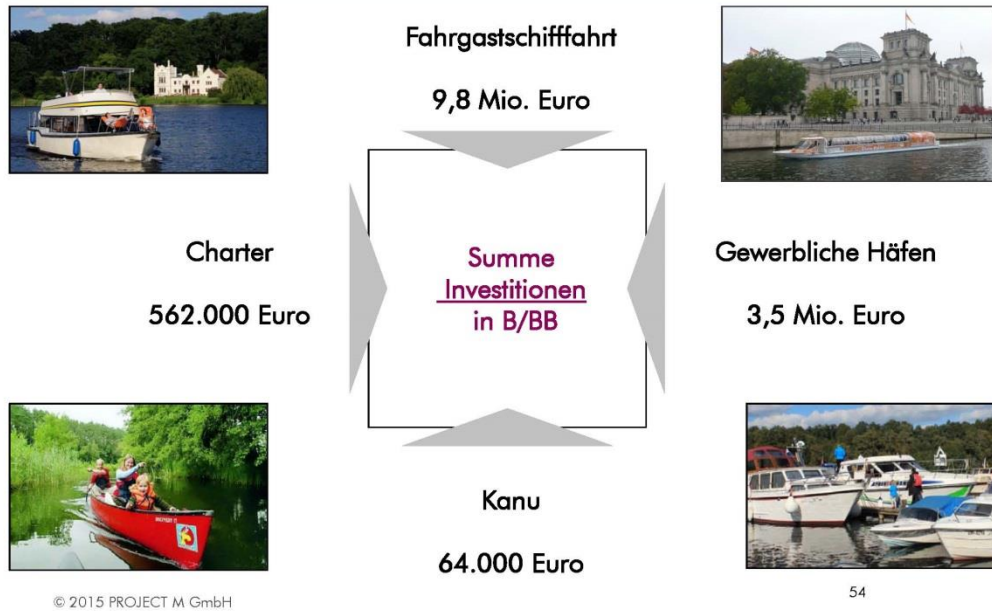
Die Branche ist durch einen hohen Vernetzungsgrad mit anderen vorgelagerten Branchen gekennzeichnet, die von den Investitionen in Boote und Hafeninfrastruktur profitieren.



Die Branche ist durch eine hohe Vernetzungsgrad mit anderen vorgelagerten Branchen gekennzeichnet. Von den externen Betriebskosten profitieren weitere Betriebe in Berlin und Brandenburg.



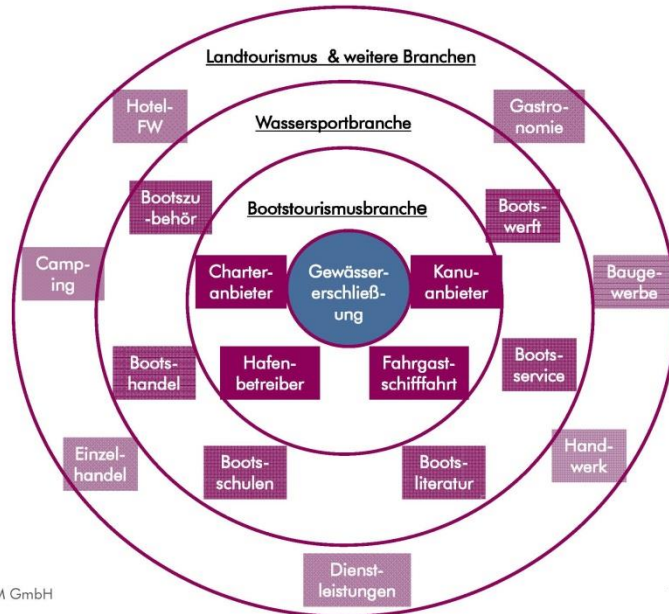
Aus Investitionen resultieren jährliche Ausgaben von fast **14 Mio. Euro** brutto, die zu Einnahmen bei weiteren Betrieben in B/BRB führen (Grundlage Zehnjahreszeitraum)



Aus den jährlichen Betriebskosten resultieren jährliche Ausgaben von gut **30 Mio. Euro** brutto/Jahr, die bei Dritten zu Einnahmen führen.



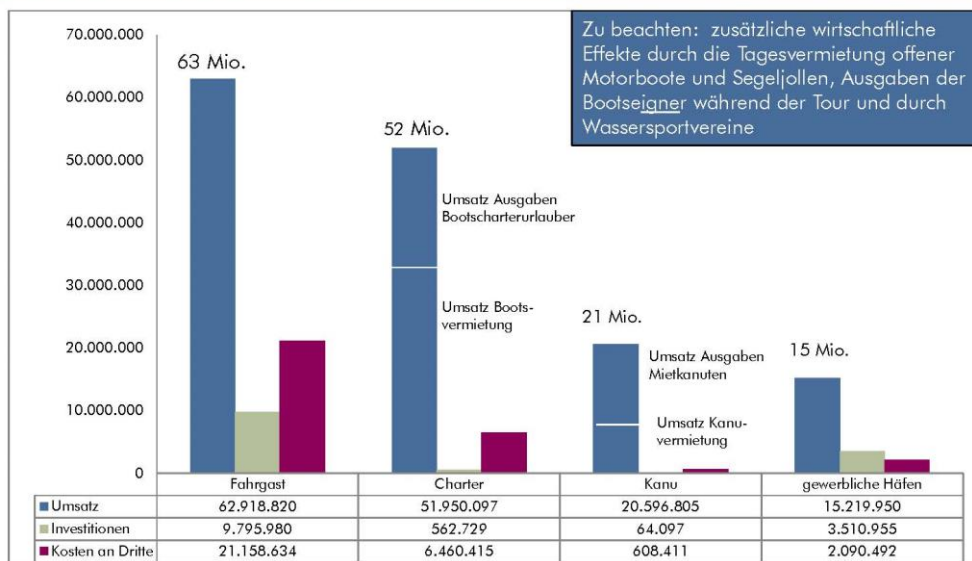
**Bootstourismus schlägt „Wellen“. Hohe Multiplikatoreffekte durch starke Verflechtung mit anderen Branchen!**



© 2015 PROJECT M GmbH

56

**Wassertourismusbranche hat sich zu einer bedeutenden wirtschaftlichen Säule mit einem jährlichen Gesamtbruttoumsatz von fast 200 Mio. Euro entwickelt.**



© 2015 PROJECT M GmbH

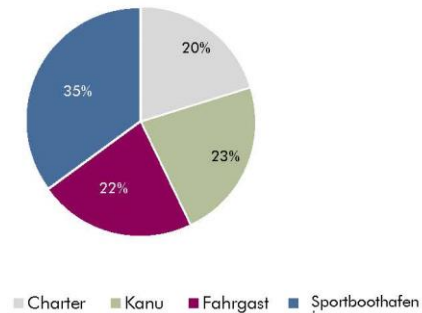
57



Die Branche beschäftigt ca. 2.124 Mitarbeiter, davon 38% in Saisonarbeit. Durch Vernetzung mit anderen Branchen entstehen weitere Beschäftigungseffekte.

- Charter 5,2 Mitarbeiter (davon 2,1 saisonal)
- Kanu 3,8 MA (saisonal 1,8)
- Fahrgastschiffahrt 7,7 MA (saisonal 5,5)
- Häfen 4,6 MA (saisonal 0,6)

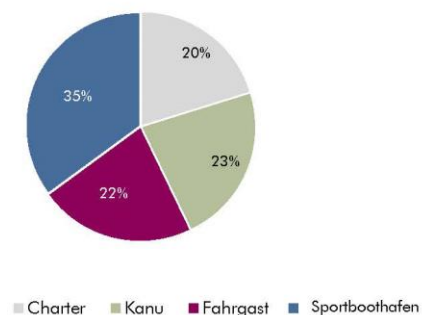
### Verteilung Angebotsbereiche



Die Branche beschäftigt ca. 2.124 Mitarbeiter, davon 38% in Saisonarbeit. Durch Vernetzung mit anderen Branchen entstehen weitere Beschäftigungseffekte.

- Charter 5,2 Mitarbeiter (davon 2,1 saisonal)
- Kanu 3,8 MA (saisonal 1,8)
- Fahrgastschiffahrt 7,7 MA (saisonal 5,5)
- Häfen 4,6 MA (saisonal 0,6)

### Verteilung Angebotsbereiche



### Zahlreiche indirekte wirtschaftliche Effekte

- 95 % Unternehmen haben ihren Geschäftssitz in Berlin-Brandenburg – hohe lokale und regionale Identität
- Jeder 5. Chartergast verbindet seinen Bootsurlaub mit einem landgebunden Anschlussaufenthalt (Ergebnis Bootsurlauberbefragung 2009)
- Sehr hohe Image- und Profilierungspotenziale für Brandenburg und auch Berlin
- Investitionen in den Wassertourismus stärken den Freizeitwert (weicher Standortfaktor) und damit auch die Wettbewerbsposition von Brandenburg und Berlin



© 2015 PROJECT M GmbH

60

1	Projekthintergrund und –bearbeitung
2	Angebotspotenziale mit Fazit
3	Marktpotenziale
4	Wirtschaftliche Potenziale
5	Herausforderungen + Perspektiven

© 2015 PROJECT M GmbH

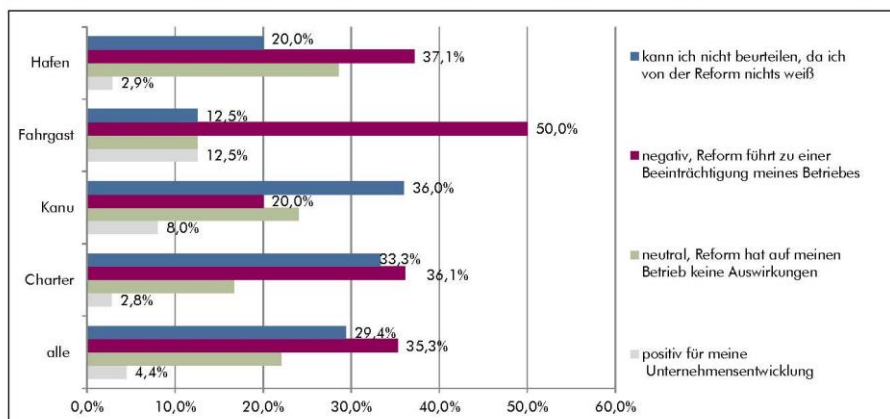
61

Durchweg für alle Angebotssegmente positive Entwicklungsperspektiven, aber es gibt auch Hemmnisse und Risiken.



© 2015 PROJECT M GmbH

Die bislang bekannten Vorstellungen der Bundeswasserstraßenreform stellen eine Bedrohung für die Entwicklung des Wassertourismus dar. Durchgängigkeit der Wasserstraßen auf den sog. Nebengewässern muss unbedingt erhalten bleiben!

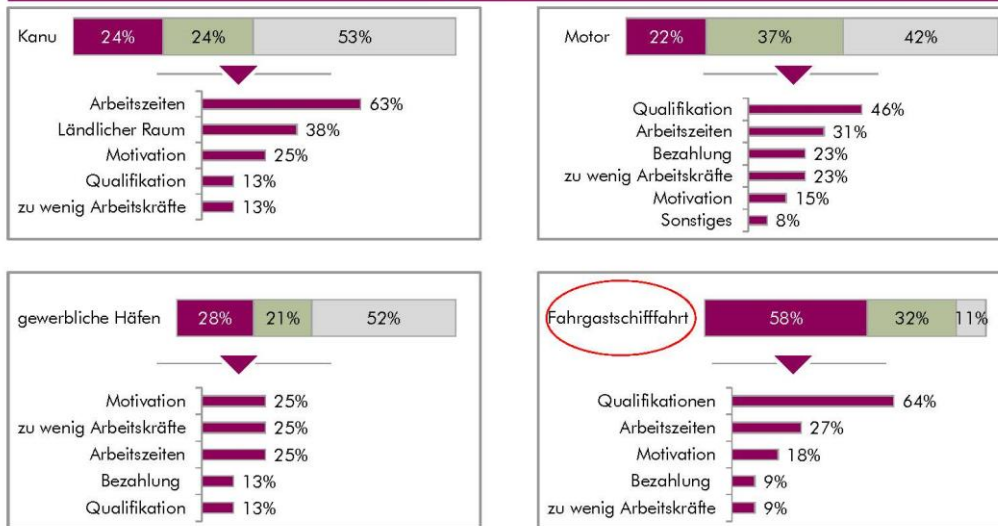


Die Schließung **nur einer** Schleuse auf den wassertouristischen Hauptstrecken ist für die Wassertourismusbranche existenzbedrohend!

Quelle: Tiefenbefragung

© 2015 PROJECT M GmbH

Analog Gastgewerbe schwierig ausreichend (qualifiziertes) Personal zu finden. Gründe sind fehlende Qualifikationen und unattraktive Arbeitsbedingungen (v.a. die starke saisonale Ausrichtung).

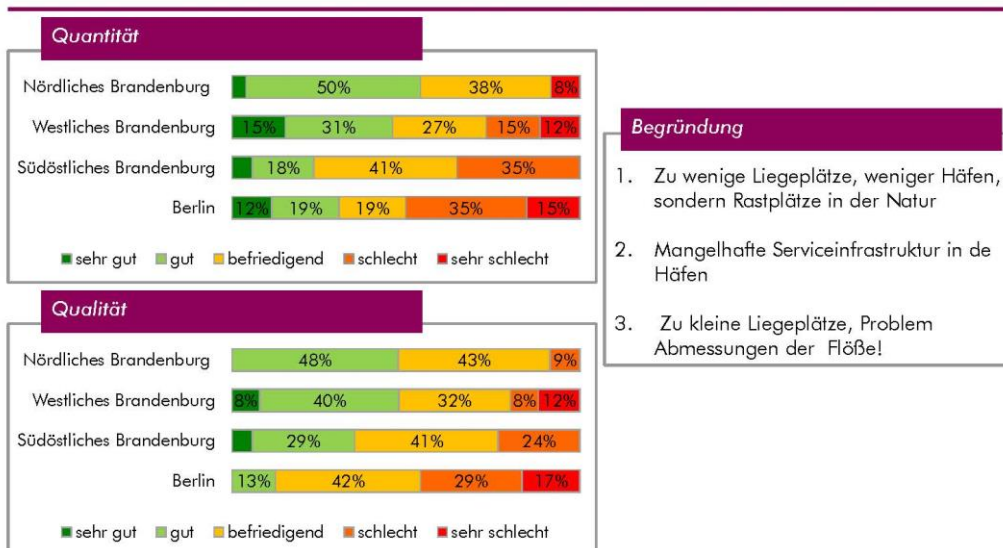


Quelle Breitenbefragung

© 2015 PROJECT M GmbH

64

Charteranbieter und Hafenbetreiber sehen Handlungsbedarf im quantitativen und qualitativen Ausbau von Liegeplätzen, v.a. in Berlin und Süd-Ost.

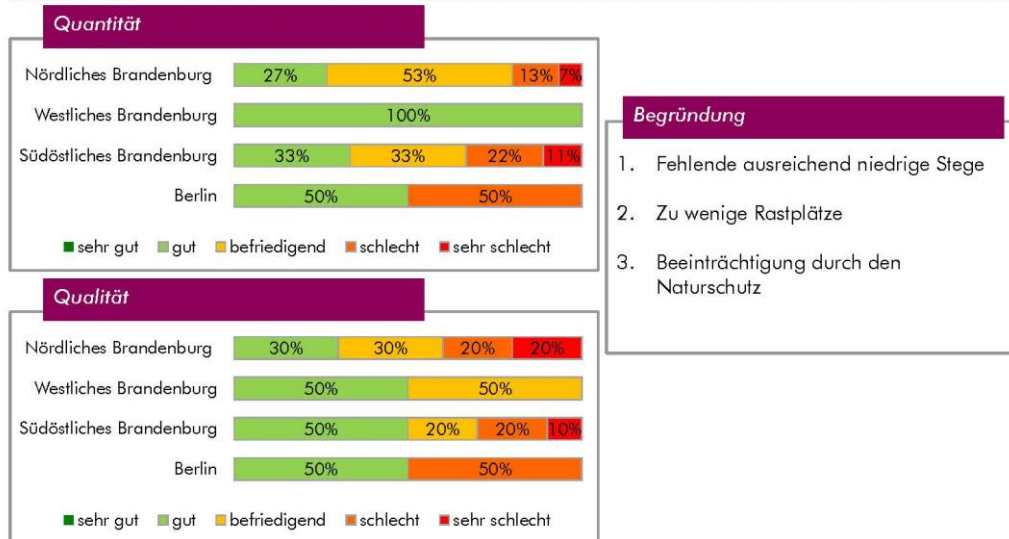


Quelle Breitenbefragung

© 2015 PROJECT M GmbH

65

## Kanuvermieter sehen Handlungsbedarf hinsichtlich nicht ausreichender Kanu-Anlegestellen v.a. Region Süd-Ost.



Quelle Breitenbefragung

© 2015 PROJECT M GmbH

66

## Branchenentwicklung wird vor allem erschwert durch Überregulierung und häufig zeit- und kostenintensiven Genehmigungsverfahren

- Jeder dritte Anbieter moniert **die restriktiven, umständlichen und kostenintensive Vorschriften** und Verordnungen (auch Unklarheit Sportbootvermietungsverordnung)
- Fast jeder fünfte Anbieter kritisiert die geringe Bereitschaft und **negative Einstellung der Behörden** für die Belange des Wassertourismus
- Viele Hafentreiber kritisieren die **hohen Gebühren** für die Nutzung der Wasserflächen
- Die Aussagen zur **schlechten Anlegesituation** beziehen sich v.a. auf Berlin (Fahrgastschiffahrt und Sportboote)
- Problematisch eingeschätzt wird die **Schleusensituation (Einschränkung Öffnungszeiten und bauliche Zustand)**

Quelle Tiefenbefragung

© 2015 PROJECT M GmbH

67

### Wunschliste ist zum Teil sehr betriebsspezifisch und weniger branchenübergreifend

1. Konkrete standortbezogene Wünsche
2. Weniger behördliche Auflagen und vereinfachte Regelungen
3. Mehr Liegeplätze

Weitere häufigere Nennungen

- Bessere Zusammenarbeit innerhalb der Branche
- Ausweitung Charterschein auf andere Reviere (Berlin Havel und Teltowkanal sowie BRB Südwest)
- Begrenzung der Bootsanzahl (Brandenburg Nord)
- Verbesserung der Schleusensituation (v.a. Fahrgastschifffahrt)



## Gesamtfazit

Wassertourismusentwicklung in B/BRB ist eine Erfolgsgeschichte, die es gilt weiter fortzuschreiben. Die Branche hat einen hohen wirtschaftlichen Stellenwert. Der Erhalt und weitere Erschließung der ökonomischen Potenziale muss eine zentrale tourismuspolitische Zielsetzung für Brandenburg und Berlin sein. Bund und Länder sind gefordert, die gewässerseitigen Potenziale unbedingt zu erhalten!!!

## Anbieterzitat aus Tiefenbefragung

Nicht auf den Lorbeeren ausruhen, auf  
Urlauber mit Gastfreundschaft und  
Qualitätssteigerungen reagieren, um  
wettbewerbsfähig zu bleiben, andere  
Reviere und Urlaubsformen schlafen  
nicht, Potenziale besser nutzen !!!!!

PROJECT<sup>M</sup>

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

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



**Büro Berlin**  
Tempelhofer Ufer 23/24  
10963 Berlin  
Tel. 030 - 21 45 87-0  
Fax 030 - 21 45 87-11  
E-Mail: [berlin@projectm.de](mailto:berlin@projectm.de)  
<http://www.projectm.de>

Urheberrechte der Fotos sind mit den Rechteinhabern geklärt. Quellen: Fotoarchiv  
TMB Brandenburg, Fotoarchiv Wassertourismusinitiative Potsdamer-Brandenburger  
Havelseen, Max Hiller, Barbara Nitsche, Matthias Paul, Heike Helmers und Fotolia.

# Impressum

## Herausgeber

Arbeitskreis der Industrie- und Handelskammern

Berlin und Brandenburg

Titelbilder: ©Barbara Nitsche, IHK Potsdam, ©Filip85 – Fotolia.com





## AUSFLUGSSCHIFFFAHRT AUF DER ODER

AGNIESZKA ZDZIABEK-BOLLMANN, FRANKFURT (ODER)

---

**„Oder für Touristen 2014...“**

Entwicklung des  
grenzüberschreitenden  
Wassertourismus im Bereich der  
Mittleren Oder – Abschnitt II

„Überwindung von Grenzen durch eine gemeinsame Investition in die Zukunft“

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

# Finanzieller Umfang des Projektes

- **6.670.326,73 Euro**
- **Höhe der Finanzierung durch EU-Mittel: 85%**  
→ **5.092.763,45 Euro**
- **Dauer des Projektes: März 2010 – Juni 2014**



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.wfz.uni-bonn.de](http://www.wfz.uni-bonn.de)

# Beteiligte Orte

- **Polen:**  
**Woj. Lubuskie**
  - Gemeinde Nowa Sól – Leadpartner des Projektes
  - Gemeinde Bytom Odrzański
  - Gemeinde Sulechów
  - Gemeinde Krosno Odrzańskie
  - Gemeinde Słubice
  - Gemeinde Górzycza
  - Gemeinde Kostrzyn nad Odrą
- **Deutschland:**  
**Land Brandenburg**
  - Frankfurt (Oder)
  - Verein Marina Winterhafen Sportboot Frankfurt (Oder) e.V.
  - Eisenhüttenstadt

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.wfz.uni-bonn.de](http://www.wfz.uni-bonn.de)

# Głogów



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.glogow.pl](http://www.glogow.pl)

# Bytom Odrzański



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.bytom-odrzancki.pl](http://www.bytom-odrzancki.pl)

# Nowa Sól – Leadpartner



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.kawaleri.pl](http://www.kawaleri.pl)

# Cigacice



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.kawaleri.pl](http://www.kawaleri.pl)

# Krosno Odrzańskie



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.krosno-odrzanie.pl](http://www.krosno-odrzanie.pl)

# Eisenhüttenstadt



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

# Słubice



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.slubice.pl](http://www.slubice.pl)

# Frankfurt (Oder)



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.frankfurt-oder.de](http://www.frankfurt-oder.de)

# Górzycza



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.kostryzn.pl](http://www.kostryzn.pl)

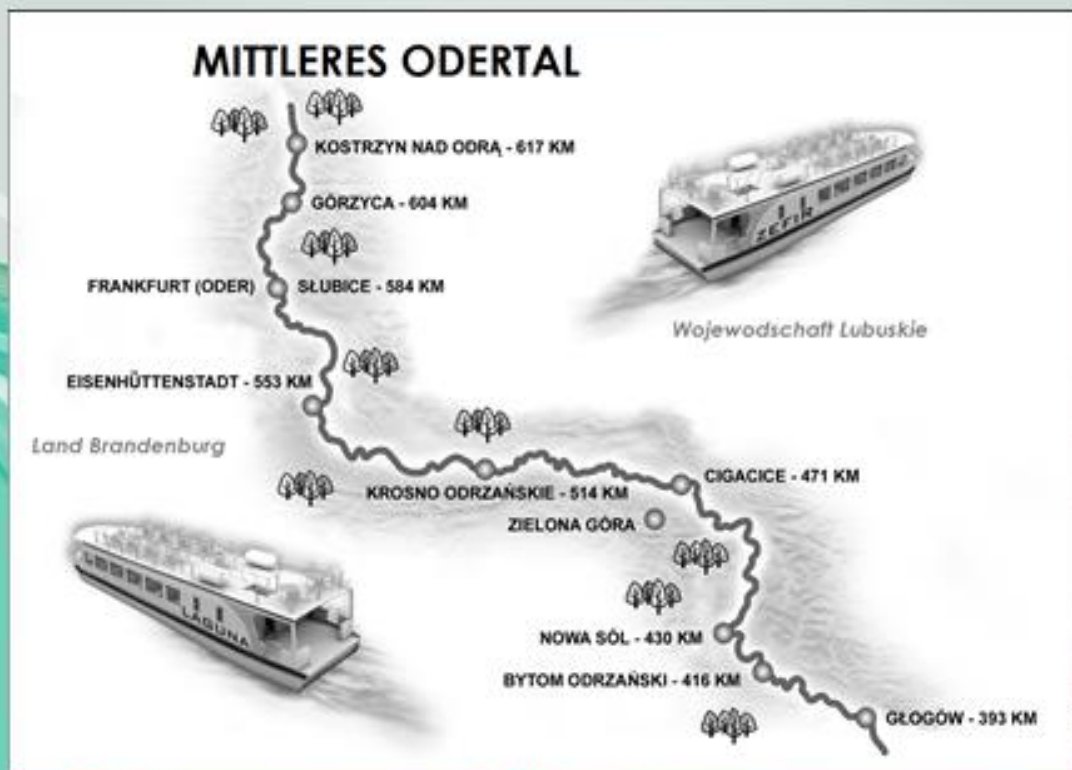
# Kostrzyn nad Odrą



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.kostryzn.pl](http://www.kostryzn.pl)



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

## Projektziele

- Wiederbelebung der Oder für Schifffahrt und Tourismus
- Aufwertung der touristischen Attraktivität der Partnergemeinden – Aktivierung des Touristenbetriebs in der Grenzregion
- Aktivierung und Stärkung der Kontakte im Bereich Kultur und Soziales für die Bewohner des Grenzgebietes
- Aktivierung der Wirtschaft der Partnergemeinden – Schaffung neuer Arbeitsplätze

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann



# Ergebnisse der Projektumsetzung

- Infrastruktur
  - Modernisierung der Hafeninfrastruktur in den Orten:
    - Bytom Odrzański
    - Nowa Sól
    - Cigacice
    - Frankfurt (Oder)
- Bau zweier Passagierschiffe
  - „Laguna“ und „Zefir“

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

## Bytom Odrzański



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

# Nowa Sól



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

# Cigacice



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

# Bau der Passagierschiffe

„Zefir“



„Laguna“



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

# Aller Anfang ist schwer... Schiffbau



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

# Schiffbau



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

# Schiffbau

„Zefir“

„Laguna“



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

# Preisträger des renommierten MORO-Wettbewerbs

- Wettbewerb für Modellprojekte der deutsch-polnischen Zusammenarbeit – Modellvorhaben der Raumordnung
- Organisator: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen
- Das Motto: „Die Oder als Achse von touristischer und wirtschaftlicher Entwicklung der Region der Woj. Lubuskie und des Landes Brandenburg“

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

## „Gelbe Welle“

- ❖ Der Geldpreis aus dem prestigeträchtigen MORO-Wettbewerb ermöglichte die Durchführung einer zusätzlichen Maßnahme: den Kauf der Lizenz für die „Gelbe Welle“-Kennzeichnung.
- ❖ Die Tafeln sind an zertifizierten Marinas platziert – informieren Touristen auf den Wasserwegen über an Häfen angebotene Dienstleistungen und signalisieren, dass Sie herzlich willkommen sind.



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

# „Gelbe Welle“-Tafel in Krosno Odrzańskie



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.krosno-odrzanckie.pl](http://www.krosno-odrzanckie.pl)

# Deutsch-polnische Integration



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.krosno-odrzanckie.pl](http://www.krosno-odrzanckie.pl)

# Zweisprachige Publikationen zur Oder

- Bildband „Mittlere Oder – Unentdeckte Schönheit“
- Wasserwanderführer „Mittlere Oder“
- Landkarte der Mittleren Oder

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

www.wasser.de

## Aus dem Bildband...



Wasser ist ein Lebensraum, der in der Natur überall zu finden ist. Er ist ein wichtiger Bestandteil der Landschaft und ein wichtiger Lebensraum für viele Tiere und Pflanzen.



Wasser ist ein Lebensraum, der in der Natur überall zu finden ist. Er ist ein wichtiger Bestandteil der Landschaft und ein wichtiger Lebensraum für viele Tiere und Pflanzen.



Wasser ist ein Lebensraum, der in der Natur überall zu finden ist. Er ist ein wichtiger Bestandteil der Landschaft und ein wichtiger Lebensraum für viele Tiere und Pflanzen.

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

www.wasser.de

# Wasserwanderführer „Mittlere Oder“



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

# Wasserwanderführer „Mittlere Oder“



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann



# Landkarte der Mittleren Oder



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

# Plakatkampagne März – April 2014



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

# Plakatkampagne März – April 2014



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

www.kwartalnik.pl

# Gesichter der Oder



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

www.kwartalnik.pl

# Plakatkampagne Mai – Juni 2014



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

## Informationstafeln

An jedem Hafen, an dem die Schiffe festmachen, findet man Infotafeln und aktuelle Fahrtenpläne für die Odra.



Infotafel in Nowa Sól



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

# Gemeinsame Webseite des Projektes

[www.odra2014.pl](http://www.odra2014.pl), [www.oder2014.de](http://www.oder2014.de)

- alle Informationen zum Projekt, zu seiner Entwicklung und Umsetzung
- viele interessante Bilder vom Grenzgebiet an der Oder
- detaillierter Fahrtenplan der Schiffe
- Projektpublikationen in elektronischer Form zum Downloaden

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[info@odra2014.de](mailto:info@odra2014.de)

**Wir ruhen uns nicht auf  
unseren Lorbeeren aus –  
große Weiterführung des  
Projektes!**

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[info@odra2014.de](mailto:info@odra2014.de)

# Oder für Touristen 2020 – Anlegestellen in Lubuskie

ODRA DLA TURYSTÓW 2020 - LUBUSKIE PRZYSTANIE

06.03.2014 r.



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

# Oder für Touristen 2020 – Anlegestellen in Lubuskie

- 10 Gemeinden der Woj. Lubuskie bauen kleinere Anlegestellen an Oder und Warthe
- Die Anlegestellen entstehen bis Ende August 2015 in den Ortschaften:

1. Siedlisko
2. Stara Wieś (Gemeinde Nowa Sól)
3. Bobrowniki (Gemeinde Otyń)
4. Pomorsko (Gemeinde Sulechów)
5. Krępa (Gemeinde Zielona Góra)
6. Nietków (Gemeinde Czerwieńsk)
7. Gostchorze (Gemeinde Krosno Odrzańskie)
8. Urad (Gemeinde Cybinka)
9. Górzycza
10. Kostrzyn nad Odrą

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

# Die Passagierschiffe



- Verbund der 10 Oder-Gemeinden aus dem Projekt (2012): Verein „Odra dla Turystów“  
→ Betreiber der Schiffe „Laguna“ und „Zefir“
- *Vereinsmitglieder:*  
Gemeinde Nowa Sól-Stadt, Gemeinde Głogów, Gemeinde Bytom Odrzański, Gemeinde Sulechów, Gemeinde Krosno Odrzańskie, Gemeinde Słubice, Gemeinde Górzycza und Gemeinde Kostrzyn nad Odrą

→ September 2013 – erste Oderfahrt

→ April – Oktober 2014 – erste komplette Fahrtsaison – fast 30.000 Passagiere befördert

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.odratourism.pl](http://www.odratourism.pl)

# Saison 2014 in Zahlen

Monat	Anzahl der Passagiere	
	Zefir	Laguna
April	1.331	1.405
Mai	1.498	1.854
Juni	2.518	4.602
Juli	1.814	2.989
August	1.318	2.741
September	1.230	1.733
Oktober	1.141	1.497
November	285	158
<b>Gesamt:</b>	<b>11.135</b>	<b>16.979</b>

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

[www.odratourism.pl](http://www.odratourism.pl)

## Daten der Schiffe

- Sonnendeck – 30 Sitzplätze
- Unterdeck – 63 Sitzplätze an Tischen, klimatisierte Räume, kleine Bar, Catering, LCD-TVs, Toiletten, Stellplätze für Fahrräder



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

## Angebot 2015

- Offene Fahrten (ohne Voranmeldung) :  
1 bis 3 Stunden Ausflug, Überfahrten in die nächste Hafenstadt
- Charterreisen
- Fahrten für Schulgruppen
- Organisation von Veranstaltungen zu besonderen Anlässen, Schulungen, Konferenzen (Audio-Video-Technik, Gerät zum Simultandolmetschen vorhanden)

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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





# Impressionen



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

# Impressionen



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

# Impressionen



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

# Impressionen



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

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

**Kontakt zum Betreiber:**

[www.odradlaturystow.pl](http://www.odradlaturystow.pl)

[www.facebook.com/odradlaturystow](https://www.facebook.com/odradlaturystow)

**Tel.:** +48 531 013 193, **E-Mail:** [biuro@odradlaturystow.pl](mailto:biuro@odradlaturystow.pl)



24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

24.06.2015

Referentin:  
Agnieszka Zdziabek-Bollmann

## DAS PEENETAL – EINE FLUSSLANDSCHAFT IM ODER-DELTA

MARTIN SCHRÖTER, WOLGAST

---



HOP TRANSNATIONALES NETZWERK ODERMÜNDUNG E.V.  
Transgraniczna sieć delty Odry      Martin Schröter

# H

*HAFF - SAFARI*



# O

*ODER - DELTA*

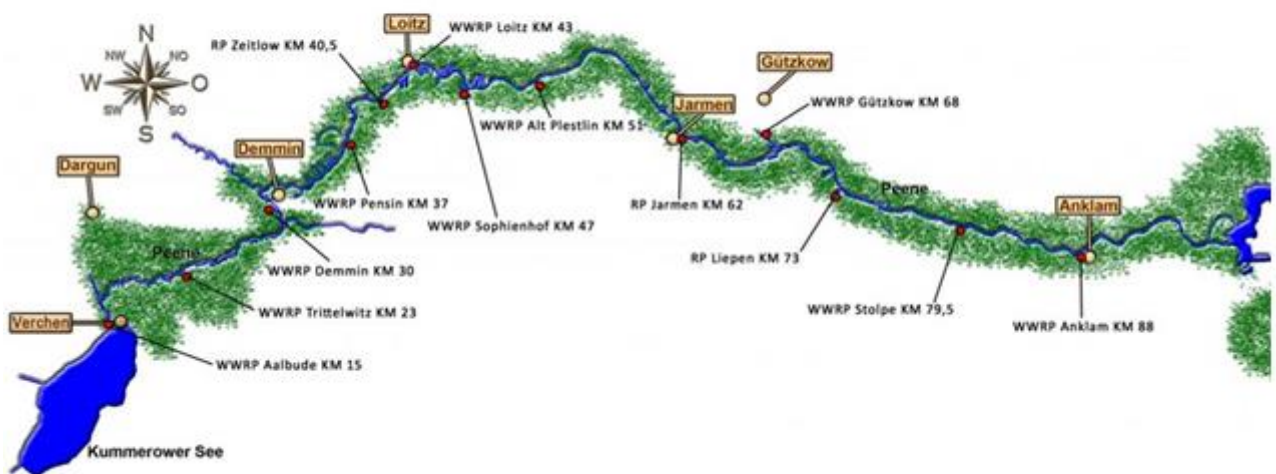


# P

*PEENE  
Flusslandschaft zwischen  
Tollense bis Persante*



## Die Peene



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens





## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens





## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens





## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens



## Die Peene – der Amazonas des Nordens







Offizielle Anerkennung am 19.06.2015  
8. Europäische Rewilding Region





## SCHIFFFAHRT AUF DER OBEREN ODER UND DEM GLEIWITZER KANAL

JAN SZEFER, KRAPKOWICE

---

**(Zusammenfassung)** Ich spreche für den Verein der Marinas an der oberen Oder. Der Verein entstand vor zwei Jahren, um eine gemeinsame Sprache bei der Lobbyarbeit in Warschau zu finden.

Als Ergebnis der Vereinsarbeit gibt es viele neue Objekte auf dem Abschnitt zwischen Breslau und Gleiwitz. Die Marinas werden privat, öffentlich oder von verschiedenen Vereinen betrieben.

Auf 250 km Strecke der Oder und dem Gleiwitzer Kanal gibt es 29 Schleusen und 10 Anlegestellen. Vor sechs Jahren musste ich auf der Oder noch überall wild anlegen. Dann entstand in Nowa Sól unter dessen Stadtpräsidenten Vadim Tyszkiewicz vor einigen Jahren die erste Marina.

Die Marina in Gleiwitz befindet sich im ehemaligen Handelshafen. Daneben gibt es ein Containerterminal. Die Container sollten mit Schiffen befördert werden, Eine Erhöhung der Brücken ist nicht nötig für den zweilagigen Transport. Das haben wir bei einer Probefahrt von Gleiwitz bis Kosel nachgewiesen.

Kedzierzyn-Kozle ist einer der größten Binnenhäfen Europas. Er soll als Handelshafen seine Tätigkeit in Kürze wieder aufnehmen. Die historische Schleuse wurde wieder aufgebaut.

In Krapkowice wurde der Hafen von einem Verein gegründet. Die Anlegestelle ist nicht weit vom Stadtzentrum entfernt.

In Oppeln gibt es zwei Marinas, eine Anlegemöglichkeit auch im Stadtzentrum, hier ist das Café am Mühlenfließ.

Das mittlere Alter der Schleusen auf der Oder liegt bei rund 100 Jahren. Sie stammen noch aus deutscher Zeit. Die Sanierungsarbeiten laufen.

In Brzeg/Brieg haben die Stadtverordneten den Bau einer Marina aus Haushaltsmitteln beschlossen, Kosten rund 3,5 Millionen Zloty. Der Anleger liegt nicht weit vom Dom entfernt.

In Olawa gibt es ein Fahrgastschiff, das der Marina-Betreiber unterhält.

In Breslau gibt es mehrere Marinas, die Infrastruktur ist gut ausgebaut. Es gibt über 100 Brücken. Die Sanierung des Breslauer Knoten geht voran. Wegen Niedrigwasser kommen kaum Flusskreuzfahrtschiffe mehr bis Breslau, nur noch im Frühjahr bei gutem Wasser. Sie könnten auch bis Oppeln fahren, die Schleusen lassen das zu.

Der Verein hat eine Karte von der Strecke auf der Oder und dem Gleiwitzer Kanal herausgegeben, in der die Marinas verzeichnet sind.

Die Schleuse Brzeg Dolny ist die letzte Schleuse, von der Quelle der Oder aus gesehen. Sie wird saniert und es gibt dort eine Marina.

Der Schleusenneubau in Malczyce soll in 1 ½ Jahren in Betrieb gehen. Kommen Sie zur oberen Oder! Danke für die Aufmerksamkeit.



STOWARZYSZENIE  
MARIN  
ODRZAŃSKICH

MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanalu Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”



STOWARZYSZENIE  
MARIN  
ODRZAŃSKICH

## MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanalu Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”



## MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ I KANALE GLIWICKIM

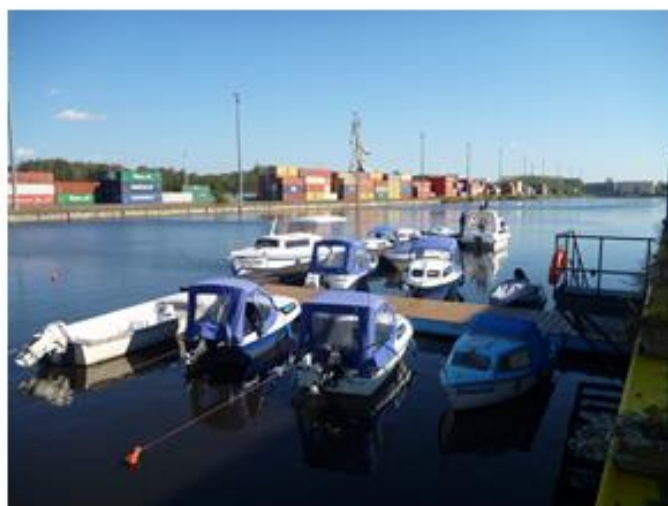
Wodny szlak turystyczny Kanalu Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA GLIWICE





MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA GLIWICE



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA GLIWICE



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA GLIWICE



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA GLIWICE



## MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanalu Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”



## MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanalu Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA LASOKI



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA LASOKI



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA LASOKI



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA LASOKI



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
PORT KRAPKOWICE I MARINA OPOLE



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
PORT KRAPKOWICE I MARINA OPOLE



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
PORT KRAPKOWICE I MARINA OPOLE



## MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanalu Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”



## MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanalu Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA BRZEG



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA BRZEG



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA BRZEG





## MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanalu Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA BRZEG



STOWARZYSZENIE  
MARIN  
ODRZAŃSKICH

## MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanalu Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”



STOWARZYSZENIE  
MARIN  
ODRZAŃSKICH

MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA OŁAWA



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA OŁAWA



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA OŁAWA



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA OŁAWA



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanąłu Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINA OŁAWA



STOWARZYSZENIE  
MARIN  
ODRZAŃSKICH

MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanąłu Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINY I PRZYSTANIE WROCŁAWIA



STOWARZYSZENIE  
MARIN  
ODRZAŃSKICH

MARINY I PRYZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINY I PRYZYSTANIE WROCŁAWIA



MARINY I PRYZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINY I PRYZYSTANIE WROCŁAWIA



MARINY I PRYZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINY I PRYZYSTANIE WROCLAWIA



MARINY I PRYZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANALE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINY I PRYZYSTANIE WROCLAWIA



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
MARINY I PRZYSTANIE WROCŁAWIA



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
PORT URAZ



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
PORT URAZ



MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
PORT URAZ





MARINY I PRZYSTANIE TURYSTYCZNE NA SZLAKU ODRY UREGULOWANEJ  
I KANAŁE GLIWICKIM

Wodny szlak turystyczny Kanału Gliwickiego i Odry uregulowanej „Do ostatniej śluzy”  
BRZEG DOLNY



 STOWARZYSZENIE  
MARIN  
ODRZAŃSKICH

## GRENZÜBERSCHREITENDER CHARTERBOOTVERKEHR

HARALD KUHNLE, RECHLIN (MÜRITZ)

---



Charterboote zwischen Elbe  
und Ostsee

Referent: Dipl.-Ing. Harald Kuhnle

KUHLE-TOURS GmbH  
Deutschlands größter Hausbootvercharterer.



## Die Kuhnle-Unternehmensgruppe auf einen Blick



### KUHNLE-TOURS

ist der größte deutsche Direktanbieter von Hausbootsferien.

Gegründet:	1981
Produktschwerpunkte:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hausboote auf den Mecklenburgischen und Märkischen Gewässern, in den Revieren Oder, Usedom, Rügen und Bodden, Polen (Masuren, Weichsel-Werder-Ring, Großpolen, Stettiner Haff) sowie in Frankreich (Elsass-Lothringen und Mosel) und Holland (Friesland)</li> <li>• 130 Hausboote für zwei bis zwölf Personen</li> <li>• Segelyachten und -jollen</li> <li>• Sportboote, Ruderboote, Kanus</li> </ul>
Kunden:	Im Jahr 2014 konnte KUHNLE-TOURS insgesamt 181.000 Gäste an Bord begrüßen.
Konzeptschwerpunkte:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• die Entwicklung eines umweltbewussten Charterbetriebs (Schmutzwassertanks, Langsamläufer)</li> <li>• größtmögliche Flexibilität für den Kunden (Auswahl unterschiedlicher Bootstypen in allen Größen, Einfachfahrten, viele Charterbasen)</li> <li>• Bau und Entwicklung der Kormoran- und Aquino-Hausboote, sowie Febomobile in der eigenen Werft im Hafendorf Müritz</li> </ul>
Mitarbeiter/Umsatz:	<b>Kuhnle-Unternehmensgruppe</b> 70 Mitarbeiter, davon 35 bei der Kuhnle Werft GmbH, ca. 7,5 Mio Euro (2014)



## Revier: Masuren



### Keine Verbindung zum europäischen Wasserstraßennetz

Unsere Basis liegt in Piaski

Die nördlichen Seen mit dem 104 Quadratkilometer großen Mauersee sind von dichtem Mischwald und fruchtbarem Boden umgeben - kaum verwunderlich, dass hier der preußische Hochadel seine schönsten Herrenhäuser erbaut hat. Lötzen gilt aufgrund seiner Lage und Größe als Hauptstadt des Wassersports. Die Ende des 19. Jahrhunderts fertiggestellte Drehbrücke, die Auto- und Bootsverkehr noch heute regelt, ist die Attraktion des Ortes.

Der Süden - flacher und sandiger als der Norden - bietet viele stille Seen und ruhige Orte unter dem hohen Himmel. In der Hochsaison jedoch erfüllt quirliges Leben Nikolaiken. Der Hauptort der südlichen Seenkette gilt als das masurische Venedig und im Sommer scheinen mehr Boote als Autos die Stadt zu bevölkern. Die attraktive Uferpromenade wurde zur Jahrtausendwende neu gestaltet.





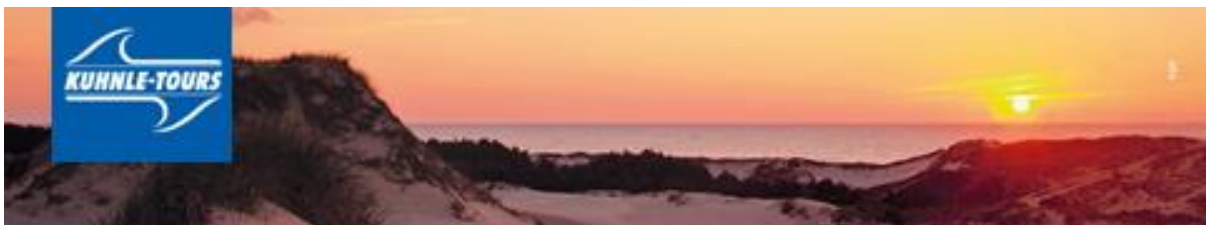
**Revier: Weichsel-Rundtörn, Frisches Haff**

**Unsere Basis in Elbing**

Unsere Basis in Elbing ist der perfekte Ausgangspunkt um das Revier Frisches Haff sowie den Weichsel-Werder-Ring zu erkunden. Auch der Oberländische Kanal kann von hieraus mit unserer Tjonger befahren werden. Dieser Standort wurde 2014 eröffnet.



Das Frische Haff besticht durch eine außergewöhnliche Landschaft. Die Bucht wird durch die frische Nehrung von der Ostsee getrennt. Hier münden die Flüsse Nogat und Pregel.



**Investitionen im Weichsel-Werder-Ring von ca. 21 Millionen Euro**





## Revier: Oberländischer Kanal



Der Oberländische Kanal bietet für unsere Charterkunden ein besonderes Highlight. Ab 2015 kann man mit unserer Tjonger den frisch restaurierten Kanal bis nach Ostroda beziehungsweise Ilawa befahren.



## Europäischer Wasserweg E70



Der Wasserweg E70 hält seinen schönsten Abschnitt in Polen bereit. Dieser wird mittelfristig ausgebaut. Der polnische Streckenabschnitt führt durch einmalige Fluss- und Niederungslandschaften.

Der Wasserweg führt über Warthe, Netze und Bromberger Kanal zur Weichsel über die Nogat zum Frischen Haff und weiter bis Klaipeda.





## Neues Revier: Warthe-Netze-Seenplatte



### Unsere Basis in Slesin

Von unserer Basis sind Fahrten Richtung Norden sowie Süden möglich.  
Die Anreise von Berlin beträgt ca. 3 Stunden, deshalb ist dieser Standort sehr interessant für deutsche Kunden.  
Die Basis wurde zur Saison 2015 eröffnet.



## Neue Basis: Stettin



### Unsere Basis in Stettin

Die perfekte Ergänzung für Einfachfahrten von Stralsund sowie den Binnenrevieren Deutschlands

Vom Stettiner Haff lockt zunächst ein Abstecher in den ersten Mündungsarm der Oder, die Dievenow. Städte wie Wollin und Cammin beeindruckt mit mittelalterlichen Kirchen, Dievenow und Heidebrink mit feinsten weißen Ostseestränden.





## Berlin die Wasserhauptstadt



Die Berliner Gewässer sind übersichtlicher als der Stadtplan und leichter zu benutzen als die U- und S-Bahn. Mit einem Boot könnten Sie sich die lästige Parkplatzsuche sparen.

Allerdings gibt es eine zu geringe Anzahl von Liegeplätzen an 24-Stunden-Anlegern in der Innenstadt. Erstrebenswert wären Anlegeplätze an beiden Seiten der City (z.B. Humboldt-Hafen, Treptower Park).



## Saarland / Elsass-Lothringen



### Schleuse Saarbrücken-Güdingen

Schleusen und Wehr Güdingen sind baufällig. Diese Schleuse ist Eigentum der Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Im November 2014 beschloss der Haushaltsausschuss des Bundestages, dass die Schleuse und das Wehr saniert werden.





## Unfälle im Hebewerk Arzviller (Lothringen)



### Erster Unfall 4.7.2013

Als am 4.7.2013 am Mittag eines der kleinen Fahrgastschiffe, die das Hebewerk benutzen, oben in den Trog einfuhr, rutschte der Trog aus nicht bekannten Gründen aus seinen Führungsschienen und das festklemmende Boot verhinderte dann ein Schließen der Tore. Es gab keine Verletzten, alle Passagiere konnten aussteigen und das Leck im Hebewerk nach der Bergung des Bootes bald geschlossen werden.



### Zweiter Unfall Hebewerk Arzviller 11.7.2014

Geschlossen auf bis Ende Juli 2015.

Mangelnde Wartung. Seit 1969 in Betrieb ohne große Wartung. Diskussion über Wartungskosten (französischer Staat vernachlässigt die Wasserstraßen), Region soll sich beteiligen.



Vielen Dank für Ihre Zeit!

Ein Kopie des Vortrages erhalten Sie hier:

Hafendorf Müritz, 17248 Rechlin, Telefon 00 49 (0)3 98 23 - 2 66-0, [info@kuhnle-group.de](mailto:info@kuhnle-group.de), [kuhnle-group.eu](http://kuhnle-group.eu), [kuhnle-group.de](http://kuhnle-group.de), [facebook.com/kuhnletours](https://www.facebook.com/kuhnletours)





## AKTUELLE ENTWICKLUNGEN IM BEREICH DES FINOWKANALS

HARTMUT GINNOW-MERKERT, EBERSWALDE

---

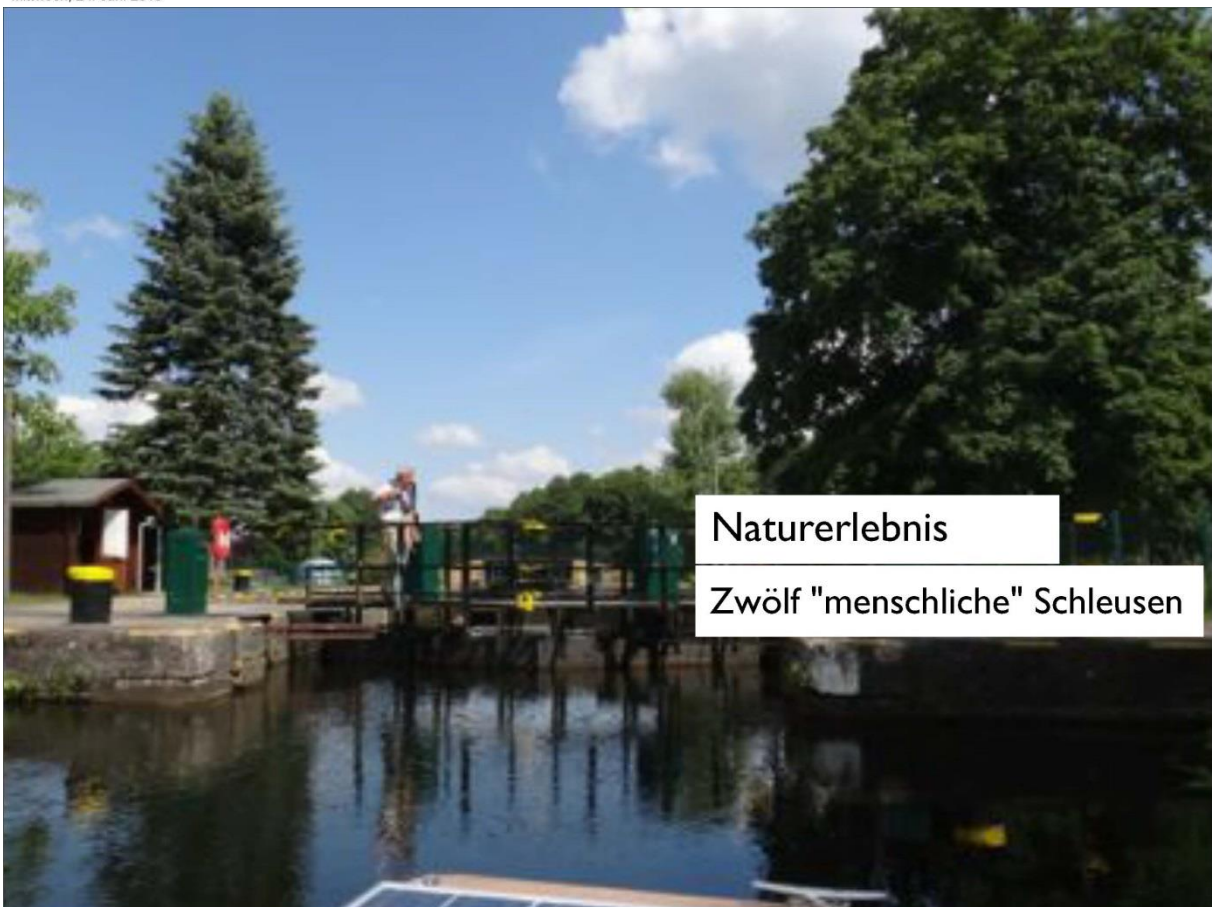


Mittwoch, 24. Juni 2015



Naturerlebnis

Mittwoch, 24. Juni 2015



Naturerlebnis

Zwölf "menschliche" Schleusen

Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015

Naturerlebnis

Zwölf "menschliche" Schleusen

Denkmale aus der Pionierzeit  
der deutschen Industrialisierung



Mittwoch, 24. Juni 2015

Naturerlebnis

Zwölf "menschliche" Schleusen

Denkmale aus der Pionierzeit  
der deutschen Industrialisierung

Der Finowkanal



Naturerlebnis

Zwölf "menschliche" Schleusen

Denkmale aus der Pionierzeit  
der deutschen Industrialisierung

Der Finowkanal

Älteste noch schiffbare künstliche Wasserstraße nördlich der Alpen

Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015

# Unser Finowkanal

Erbe  
Zukunft  
Leidenschaft



Mittwoch, 24. Juni 2015

## Unesco-Titel als Fernziel

Eberswalde (MOZ) Als erste Aktion ist am Mittwoch ein Bootskorso zur neuen Stadtpromenade geplant. Ein Signal des Vereins "Unser Finowkanal", der das Bauprojekt der Stadt Eberswalde und andere Aktionen zum Erhalt der Wasserstraße begrüßt. Gegründet hat er sich Anfang Dezember.



Herzensangelegenheit:  
Um Attila Pasztor (l.)  
und Hartmut Ginnow-  
Merkert gründet sich  
ein Verein für den  
Finowkanal.

© MOZELLEN  
WERNER

Bei der Initiative "Unser Finowkanal" laufen seit Monaten einige Fäden zusammen. So setzen sich Mitstreiter intensiv für den Erhalt des von der dauerhaften Schließung bedrohten Papiermuseums Wolfswinkel-Spechthausen in Finow. Und sie fordern ein Museum

Mittwoch, 24. Juni 2015

## Aktivitäten der Initiative



Finowkanal-Geschichten-Wanderungen: 400 Jahre Wasserbau am Finowkanal



Mittwoch, 24. Juni 2015

## Aktivitäten der Initiative



Projekte mit Kindern und Jugendlichen – weitere Projekte in Planung



Mittwoch, 24. Juni 2015

## Solarrenner testen auf dem Finowkanal

Eberswalde (MOZ) Fünf Solarrenner waren die Vorhut. Auf dem Finowkanal soll ab dem kommenden Jahr eine Solarbootregatta stattfinden - ein Beitrag zur Rettung der Wasserstraße und ihrer Schleusen. Während der Testregatta am Sonnabend stellten die Unterstützer auch ein eigens entwickeltes Junior-Boot vor.



Mit 25 Sachen düst René von Lipinski mit der "Suncatcher" über den Finowkanal.

© MOZ/THOMAS BURCKHARDT

"Sonnengott" gegen "Suncatcher" - das wird ein ungleiches Rennen. Das Bastlerkanu mit aufgeschraubtem Solarpaneel wackelt in der Fahrtwelle der Hightech-Entwicklung von Ingenieurstudenten. Dann zieht die "Suncatcher" richtig ab. Von der Tausend-Meter-Strecke kehrt sie einige Minuten früher zurück als das Kanu. Macht nichts. Es geht nicht immer um Geschwindigkeit. "Wir wollen gerade Kindern und Jugendlichen zeigen, dass man sparsam mit natürlichen Ressourcen umgehen muss", erläutert Regatta-Initiator Harald Ginner. Merker am Messtafel: "Unser

Mittwoch, 24. Juni 2015



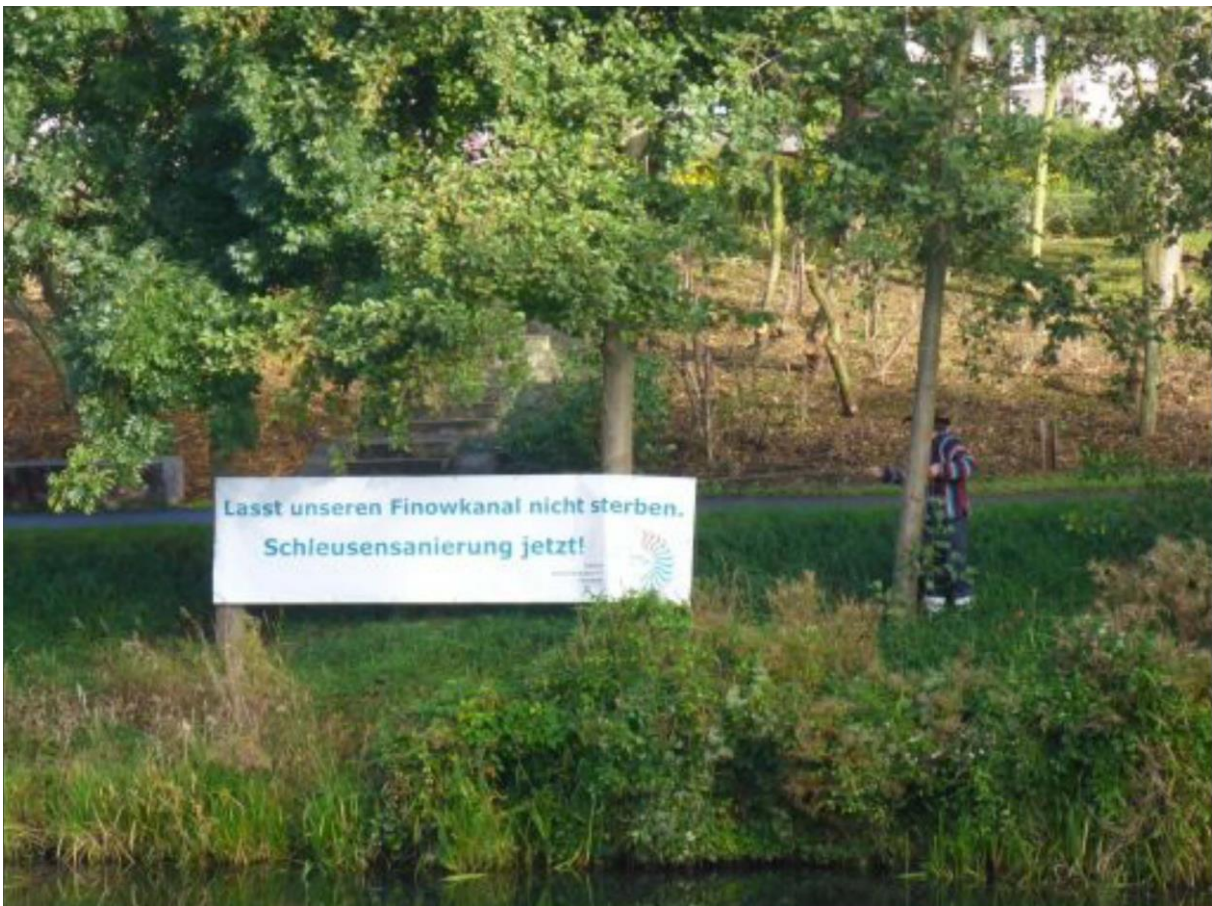
Projekte mit Studenten

Mittwoch, 24. Juni 2015



Projekte mit Studenten

Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015





Politische Kampagnen

Mittwoch, 24. Juni 2015



Politische Kampagnen

Mittwoch, 24. Juni 2015



Politische Kampagnen

Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Zweites Finowkanalsymposium und "Eberswalder Erklärung"

Mittwoch, 24. Juni 2015

### Aktivitäten der Initiative



#### **EBERSWALDER ERKLÄRUNG ZUM ERHALT UND ZUR NUTZUNG KULTURHISTORISCHER WASSERWEGE**

formuliert im Rahmen des Symposiums »Bedrohte Wasserwege« am 09.02.2015 in Eberswalde

Deutschlands Wasserreviere zählen zu den schönsten der Welt. Über Jahrhunderte ist im Binnenland ein Netz von Wasserwegen entstanden, das aus Kanälen und vielen zugehörigen Bauwerken wie Schleusen und Brücken besteht. Viele der heute »kleineren« Wasserwege sind akut in Gefahr. Da sie vielfach nicht mehr ihren ursprünglichen Zwecken dienen - in der Regel vor allem dem Transport von Gütern - zieht sich die Bundesregierung zunehmend aus ihrer

### Symposium 2014 + Petition + Symposium 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



"Eberswalder Erklärung" und NETZWERK DEUTSCHE WASSERWEGE

Mittwoch, 24. Juni 2015

## 5169 Stimmen für den Finowkanal

Eberswalde (MOZ) Nach neun Monaten des Unterschriftensammelns ist am Mittwoch die Petition zum Erhalt des Finowkanals an den zuständigen Ausschuss des Landtages übergeben worden. Mehr als 5000 Menschen haben das Vorhaben unterstützt. Ein Baustein von vielen für die Sanierung der maroden Schleusen.



Ein dicker Wälzer: Jens Köppen überreicht Henryk Wichmann (M.) den Ordner mit den Unterschriften. Hartmut Ginnow-Merkert und Danko Jur (v. r.) schauen zu.

© MOZ/THOMAS BURCKHARDT

Einen dicken Aktenordner mit genau 5169 Unterschriften haben der Stadtverordnete Danko Jur und der Bundestagsabgeordnete Jens

Mittwoch, 24. Juni 2015

Havel, Oder, Finow

Ostsee

WERBELLINSEE

FINOW

Havel

Oder

BERLIN

vor 1600: viele Siedlungen und Kleinindustrie  
(Wasserkraft; Holz, Rasenerz, Ton)

Mittwoch, 24. Juni 2015

Verbindung Berlin – Ostsee

Ostsee

WERBELLINSEE

LIEBENWALDE

HOHENSAATEN

Havel

Oder

FINOWKANAL

BERLIN

1603 - 1620: der erste Finowkanal

Joachim Friedrich  
Kurfürst von Brandenburg  
(1546 - 1608)

Mittwoch, 24. Juni 2015

## Nach dem dreißigjährigen Krieg



~1650: alles verloren



Mittwoch, 24. Juni 2015

## Verbindung Berlin – Ostsee

OSTSEE



BERLIN

~1750: Finowkanal 2.0  
Friedrich II ("der Große")



Mittwoch, 24. Juni 2015

## 1906: Finow Canal Peaking



- |                                                            |                                                                        |                                                                                 |                                                                    |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Brassworks<br>"Copper Homes"<br>by Walter Gropius          | <b>Borsighalle</b><br>Wolfswinkel<br>Paper Mill<br>Herrmann's Saw Mill | Historic Locks<br>Iron Works<br>Horse Shoe Factory<br>Horseshoe Nail<br>Factory | Step Locks<br>Niederfinow Ship Lift<br>Finow-Standard<br>Anneliese |
| Devil's Bridge<br>Water Tower<br>Paul Mewes<br>Hydro Power | Eberswalde<br>Experimental<br>Radio Station                            | EFE Railroad<br>Waggon Lift                                                     | Brewery<br>Zainhammer                                              |



Mittwoch, 24. Juni 2015

## Neue Wasserstraße - Verfall des Finowkanals - Verfall der Bauwerke



Borsighalle



Waggonaufzug



Teufelsbrücke



Mittwoch, 24. Juni 2015

## 2011: Neubau Teilstrecke Werbellinkanal (5 Mio. Euro)



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



2011: Neubau Teilstrecke Werbellinkanal (5 Mio. Euro)  
~2015: Restaurierung Langer Trödel (15 Mio. Euro)  
~2020: Neubau SHW 2 (275 Mio. Euro plus X)

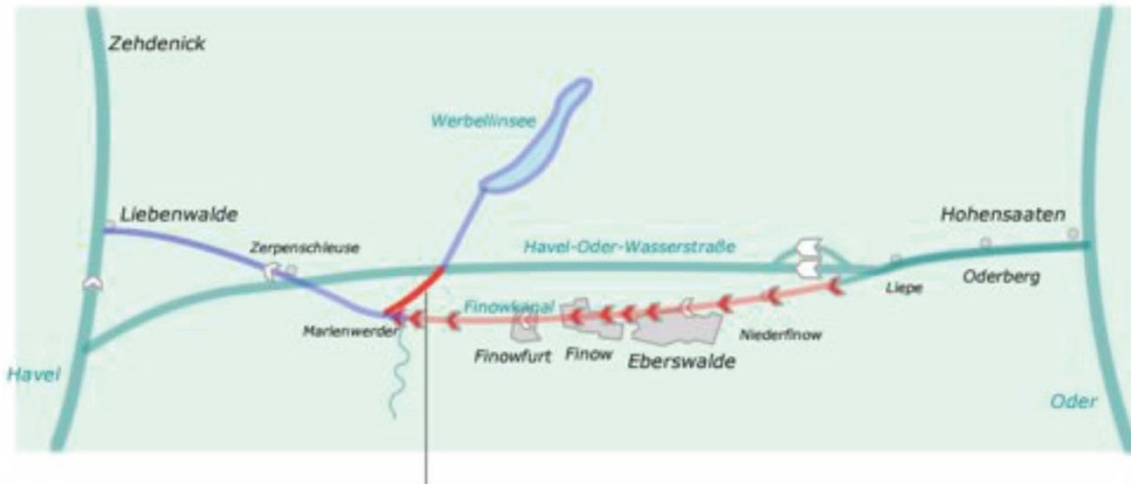


Mittwoch, 24. Juni 2015

*"Solche Idioten und Schelme wie die Landbaumeisters bei denen Cameren Seindt in der Welt nicht zu finden, und ich befehle es So Schtrikte als Möglich das in denen Provinzen Sowohl als in Berlin die Kerels Kürtzer gehalten werden, und die Schlechten wek gejaget werden. Es Sol ein anschlach von denen Interessen des fihne Canals gemacht werden und Sol er Sonder raisoniren 12ten October fertig Sein! oder ich Laße den Landtbaumeister hangen, und das Directorium Sol davohr responsabel Sein."*

Mittwoch, 24. Juni 2015

- 2011: Neubau Teilstrecke Werbellinkanal (5 Mio. Euro)
- ~2015: Restaurierung Langer Trödel (15 Mio. Euro)
- ~2020: Neubau SHW 2 (275 Mio. Euro plus X)



2015: Neuer Teilabschnitt Werbellinkanal gesperrt wegen angeblicher Leckage



Mittwoch, 24. Juni 2015

- 2011: Neubau Teilstrecke Werbellinkanal (5 Mio. Euro)
- ~2015: Restaurierung Langer Trödel (15 Mio. Euro)
- ~2020: Neubau SHW 2 (275 Mio. Euro plus X)



2015: Bund will nicht länger für den Unterhalt des historischen Finowkanals aufkommen (Wasser: ja, Schleusen: nein)

2015: Neuer Teilabschnitt Werbellinkanal gesperrt wegen angeblicher Leckage



Mittwoch, 24. Juni 2015

## Zwei Modelle:



**Modell A:** Bund bleibt Eigentümer; vergibt den Betrieb des Kanals an regionale Betreibergesellschaft  
(PWC-Studie, EE, NDW)

**Modell B:** Bund übergibt den kompletten Kanal an regionale Eigentümergesellschaft  
(derzeitige Verhandlungsposition)



Mittwoch, 24. Juni 2015

*"[...]daß bey all Eurer Wirthschaft eine verteuflte Confusion ist. Ihr werfet alles so durcheinander, daß man gar nicht klug daraus werden kann. Was habt Ihr nöthig gehabt, das Geld, was ich zum Canal Bau angewiesen, zu fremden Dingen, die gar nicht dahin gehören zu verwenden? Das ist eben das confuse bey Eurer Wirthschaft, daß Ihr immer eines in das andere schmeisset, und keine Sache reine macht, und ordentlich abschließet: deshalb traue ich Euch auch gar nicht, [...]"*

Mittwoch, 24. Juni 2015

"[...] kann ich nur nachdrücklich davor warnen, alternative Trägermodelle anzustreben. Selbst wenn der Bund intakte Wasserwege übergibt, sind diese Modelle auf Dauer nicht lebensfähig. Außerdem kommt man damit dem Bund bei seinen Bemühungen um Zerschlagung des einheitlichen Wasserstraßennetzes entgegen. Der Bund darf nicht aus seiner Verantwortung für das gesamte Netz entlassen werden."

Mittwoch, 24. Juni 2015

### Ironbridge - Birmingham - Hatton Locks



Heute: Cafés, Kneipen, kleine Büros und Wohnen – direkt am Kanal



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



POLEN

# Hinterm Horizont geht's weiter

Ob binnen oder außen, Polen hat in den vergangenen Jahren viel in den Ausbau der maritimen Infrastruktur investiert und wird auch für deutsche Skipper zunehmend interessant. Der Chartermarkt wächst deutlich.

**M**it der im vergangenen Jahr fertig gestellten Wasserstraße 179 ist ein durchgängiger Schiffsverkehr von Anzvenno bis zum russischen Kaliningrad möglich geworden. In Polen wurden in diesem Zusammen-

hang die Wäschel-Werke-Gebiet nördlich Danzig und der 300 km lange Wäschel-Windar-Ring erschlossen. Es gibt also einen der schönsten Wäschel-Nagen-Delux zwischen Danzig und Elbing in eine Route von-

Das will unser dem Meerestempel legende Gebot in getragt von kleinen Dörfern und Wäschelküsten. **GUTE INFRASTRUKTUR** Gut erschlossen ist auch die rund 1.700 km² große Masurische Seen-

plate. Sie besteht aus ca. 2.700 Seen, von denen viele untereinander verbunden sind. Wegen der wenigen Schleusen ist das Gebiet besonders für Anfänger geeignet. Der Wassermangel der Preussischen Großpolen erstreckt sich über rund 700 km. Elber Wäschel, Nebenflüsse und Kanalschleusen werden heute mit Preis und Benutzung angepasst. Der Angewandte Kanal im Ostsee will im Wäschelkanal des UNESCO aufgenommen werden. In Fahrt sind 80 km mit 14 Schleusen beladbar, wenn davon sind sie fast einseitig sichere Zustand sind werden wir mit 140 Jahren per Kanal bedient. Der Oberrheinische Kanal in Rheinland-Masson ist zudem wegen seiner Länge mit Wasser schiffbar. Weitere Infos: [www.podlak-ferien.com](http://www.podlak-ferien.com)



Die Altstadt von Elbing spiegelt sich im angrenzenden Fluss.

*A picture is worth a thousand words...*

**ALFA**  
**INLEND 30**  
 Länge 30,00 m  
 Motor 2 x 20 HP  
 Motor 2 x 20 HP  
 Motor 2 x 20 HP  
 Motor 2 x 20 HP

**YESER-HOLLANDIA**

1080C	1200C
10 Classic	35 classic
1100C	

**CHARTER & ERLEBEN**

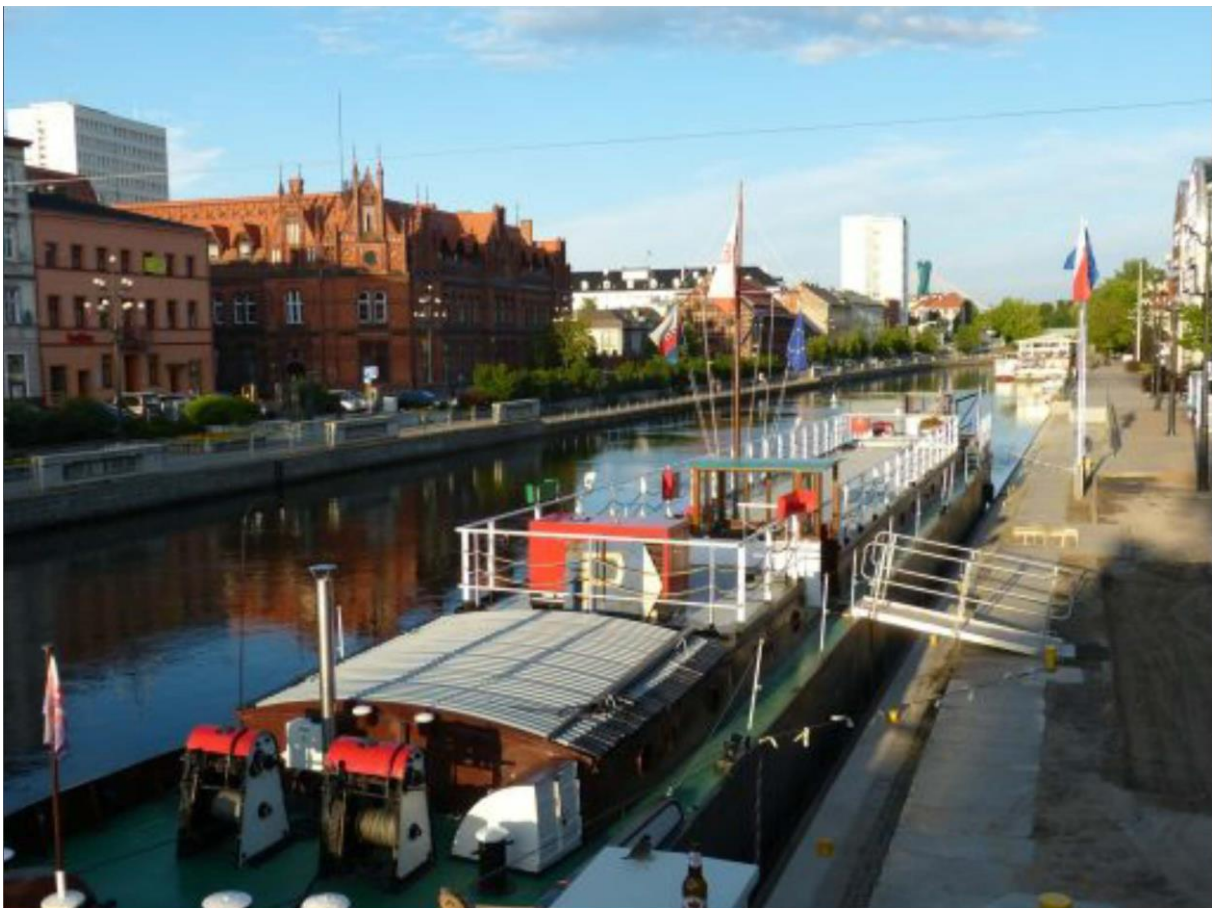
Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015





Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015

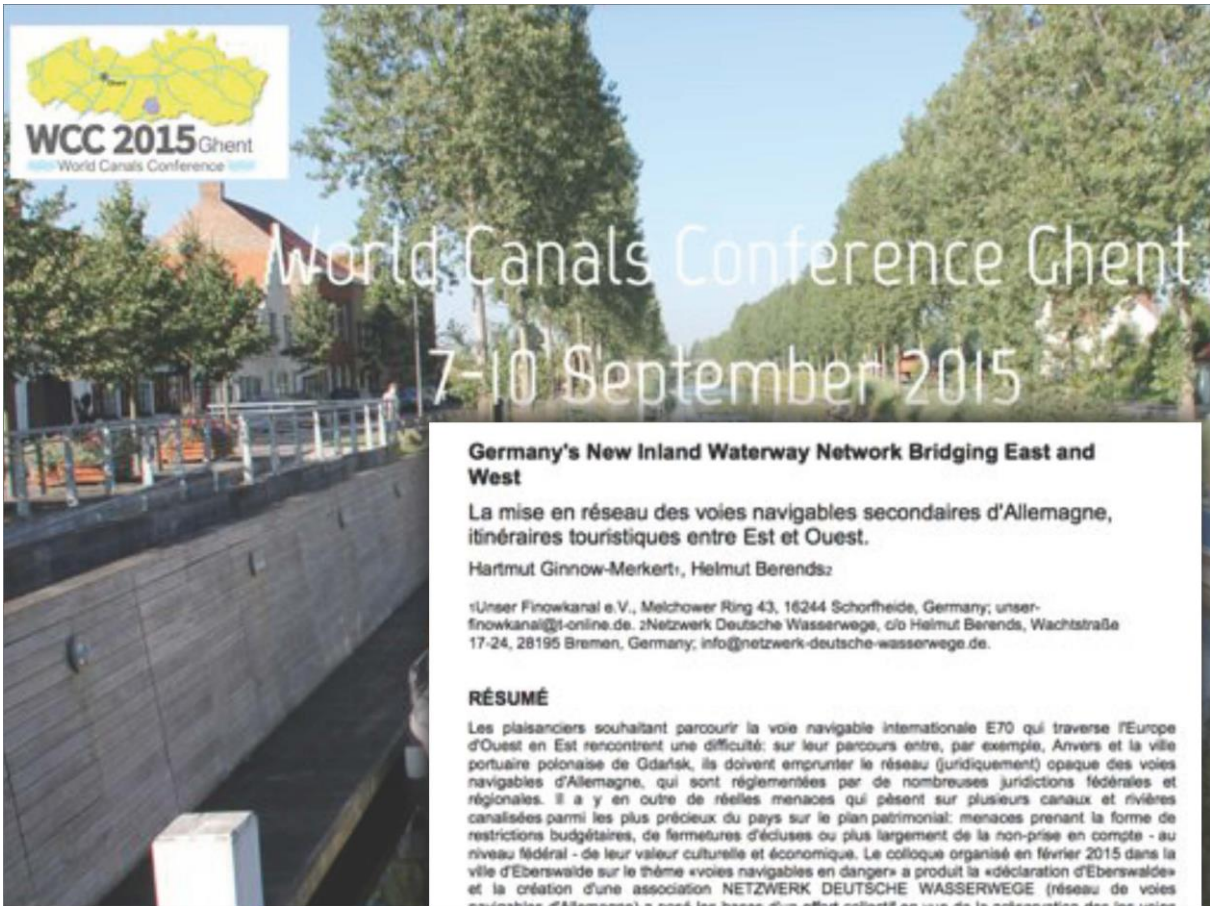





Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015





**WCC 2015 Ghent**  
World Canals Conference

# World Canals Conference Ghent

## 7-10 September 2015

### Germany's New Inland Waterway Network Bridging East and West

La mise en réseau des voies navigables secondaires d'Allemagne, itinéraires touristiques entre Est et Ouest.

Hartmut Ginnow-Merkert, Helmut Berends:

1:Unser Finowkanal e.V., Melchower Ring 43, 16244 Schorfheide, Germany; unser-finowkanal@t-online.de. 2:Netzwerk Deutsche Wasserwege, c/o Helmut Berends, Wachtstraße 17-24, 28195 Bremen, Germany; info@netzwerk-deutsche-wasserwege.de.

**RÉSUMÉ**

Les plaisanciers souhaitant parcourir la voie navigable internationale E70 qui traverse l'Europe d'Ouest en Est rencontrent une difficulté: sur leur parcours entre, par exemple, Anvers et la ville portuaire polonaise de Gdańsk, ils doivent emprunter le réseau (juridiquement) opaque des voies navigables d'Allemagne, qui sont réglementées par de nombreuses juridictions fédérales et régionales. Il a y en outre de réelles menaces qui pèsent sur plusieurs canaux et rivières canalisées parmi les plus précieux du pays sur le plan patrimonial: menaces prenant la forme de restrictions budgétaires, de fermetures d'écluses ou plus largement de la non-prise en compte - au niveau fédéral - de leur valeur culturelle et économique. Le colloque organisé en février 2015 dans la ville d'Eberswalde sur le thème «voies navigables en danger» a produit la «déclaration d'Eberswalde» et la création d'une association NETZWERK DEUTSCHE WASSERWEGE (réseau de voies navigables d'Allemagne) a posé les bases d'un effort collectif en vue de la préservation des ces voies

Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015



Mittwoch, 24. Juni 2015

Wir bleiben dran!



Initiative Unser Finowkanal e.V.  
[www.unser-finowkanal.de](http://www.unser-finowkanal.de)

Mittwoch, 24. Juni 2015

## SCHLUSSWORT

HORST LINDE

---

Meine Damen, meine Herren, zum Abschluss unseres Colloquiums folgende kurz gefassten Anmerkungen:

Ich möchte darauf verzichten, einzelne Beiträge hervorzuheben, um nicht Gefahr zu laufen, andere ebenfalls wichtige Beiträge unerwähnt zu lassen, und möchte auch nicht versuchen, alle Beiträge einzeln zu würdigen.

Mein zusammenfassender, durchaus subjektiver Eindruck, in wenige Worte gefasst, ist folgender:

Wir haben auf der einen Seite viel Positives gehört – es wurde berichtet über viele neue Initiativen und Projekte, über viel wassertouristischen Enthusiasmus, auch von privater Seite, in Deutschland und in Polen – es ist uns wieder bewusst geworden, dass die Deutsche Wiedervereinigung und die Öffnung der Grenze nach Polen entscheidende Impulse für die Entfaltung von Wassertourismus gegeben haben – es wurde deutlich, dass das Wasser ein prägendes Element z.B. für das Land Brandenburg darstellt - wir haben etwas über die wirtschaftliche Relevanz des Wassertourismus, z.B. in Berlin und Brandenburg, über die Marktbedeutung, eine expansive Marktentwicklung und positive Zukunftserwartungen gehört – es wurde über laufend ausgeweitete grenzüberschreitende unternehmerische Aktivitäten berichtet – es wurde uns ein Eindruck von starken und vielfältigen Naturerlebnissen vermittelt.

Auf der anderen, negativen Seite mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass die bundespolitischen Rahmenbedingungen für ein Fortbestehen und eine Weiterentwicklung von Wassertourismus in Deutschland – der sich zu einem erheblichen Teil auf Bundeswasserstraßen abspielt – als ungünstig und besorgniserregend zu bezeichnen sind, so dass „nicht alles so weitergehen kann wie bisher“. Es drohen Sperrungen z.B. von Instandsetzungsbedürftigen, aber nicht mehr für eine Instandsetzung vorgesehenen Schleusen, damit faktisch einer ganzen Wasserstraße und damit der Zusammenbruch des Wassertourismus in dem betreffenden Revier. Hintergrund ist die vorgenommene Neu-Kategorisierung der Wasserstraßen, die vielen auch vom Wassertourismus genutzten Wasserstraßen die Rolle von „Nebenwasserstraßen“ zu weist und damit umfangreichere Instandsetzungen oder gar Neubauten ausschließt. Es geht hierbei, wie berichtet, nicht nur um Geldmangel, sondern um fehlendes Planungspersonal – wobei hier darauf hinzuweisen ist, dass der Bund diese Mangelsituation durch die Umstrukturierung der Wasserstraßenverwaltung selbst herbeigeführt hat. Ebenso wird eine angeblich unzureichende Wirtschaftlichkeit von entsprechenden Maßnahmen als Hinderungsgrund ins Feld geführt. Hierbei entsteht allerdings der Eindruck, dass das Kriterium „Wirtschaftlichkeit“ in unangemessener Weise gehandhabt wird, dringend einer Überprüfung

bedarf. Von verschiedenen Seiten war auch zu vernehmen, dass das Eintreten der Bundesländer für eine Änderung der bundespolitischen Rahmenbedingungen dringend intensiviert und koordiniert werden müsste.

Unsere Veranstaltung war insoweit von Licht und Schatten gezeichnet, und es ist schwierig zu entscheiden, ob das eine oder das andere überwiegt. Ich bin also nicht sicher, ob wir die von Herrn Ostwald eingangs formulierte Erwartung eines ausgewogenen Finanzierungsplans schon positiv bestätigen können.

Abschließend ein herzlicher Dank an die Übersetzer für ihre wie immer schwierige Arbeit, an die Vortragenden für ihre spannenden, anspruchsvollen und vielseitigen Beiträge, an die Diskussionsteilnehmer, Moderatoren und an alle Anwesenden für ihre engagierte Teilnahme. Das 19. Internationale Oder/-Havel-Colloquium ist damit geschlossen – wir hoffen, Sie zu gegebener Zeit zum 20. Colloquium an einem anderen Ort, zu einem anderen Thema einladen zu können.

## TEILNEHMERVERZEICHNIS

---

### **Aster, Detlef**

Bahro, Oliver  
Behrens, Andreas  
Bergelt, Corinna  
Blömer, Simone

### **Bollmann, Agnieszka**

Brüschle, Claudia  
Buchholz, Gerhard  
Dendewicz, Stanislaw  
Finck, Henning

### **Ginnow-Merkert, Hartmut Prof.**

Hebenstreit, Wolfgang Dr.  
Hinz, Klaus-Peter  
Killermann, Björn  
Knoll, Horst-Christian

Knuth, Burkhard

### **Kuhnle, Harald**

### **Linde, Horst Prof. em.**

### **Linsen, Martin**

Lüdtke, Christian  
Münch, Peter  
Neumann, Manuela

### **Nitsche, Barbara**

Oberlein, Sabine  
Osterthun, Manuela Dr.  
Ostwald, Gerhard

Pahn, Jürgen  
Paul, Jürgen  
Pfoth, Ralf  
Pogadl, Synnöve

Porsch, Norbert  
Preißler, Burkhard

### **Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Würzburg/Bonn**

Technische Universität Berlin  
Stern und Kreis Schifffahrt GmbH, Berlin  
Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus, Eberswalde  
Industrie- und Handelskammer Berlin

### **Oder für Touristen 2014, Frankfurt (Oder)**

IHK Ostbrandenburg, Cottbus  
visit Berlin Tourismus und Kongress GmbH, Berlin  
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej, Szczecin  
IHK zu Hamburg / KEO, Berlin

### **Unser Finowkanal e.V., Eberswalde**

ERSTU Europäische Fluss-See-Transport-Union, Berlin  
Zeitschrift Schifffahrt Hafen Bahn und Technik, Berlin  
Killermann & Partner GbR, Eberswalde  
Zeitschrift Binnenschifffahrt, Berlin

GD WS / Außenstelle Ost, Magdeburg

### **Kuhnle-Tours GmbH, Rechlin ( Müritz)**

### **TU Berlin**

### **Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg, Potsdam**

Ministerium für Wirtschaft und Energie, Potsdam  
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde  
IHK Ostbrandenburg, Frankfurt (Oder)

### **IHK Potsdam**

Stadt Eisenhüttenstadt  
GD WS / Außenstelle Mitte, Hannover  
Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V.,  
Berlin  
Journalist und Fotograf, Eisenhüttenstadt  
Wirtschaftsförderung Oberhavel, Hennigsdorf  
IHK Neubrandenburg  
Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und  
Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Potsdam  
Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, Berlin  
Landkreis Vorpommer-Greifswald /  
Amt für Kreisentwicklung, Greifswald

Pufahl, Petra	Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft, Potsdam
Radzimanowski, Robert	IHK Ostbrandenburg, Frankfurt (Oder)
Ritter, Volkmar	Kommunale Arbeitsgemeinschaft Region Finowkanal, Eberswalde
Scheffler, Siegfried	Parlamentarischer Staatssekretär a.D., Berlin
Schmidt, Matthias	BTE Tourismus- und Regionalberatung, Berlin
Schmidt, Sebastian	Büro Stefan Zierke MdB, Berlin
<b>Schröter, Martin</b>	<b>HOP Transnationales Netzwerk Odermündung, Wolgast</b>
Schumann, Robert	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Potsdam
Sprinzek, Manfred	Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V., Halle/Saale
<b>Szefer, Jan</b>	<b>Sotwarzyszenie Port Jachtowy, Krapkowice</b>
Twelkmeyer, Peter	Marina Lanke, Berlin
Uhlig, Antje	Landkreis Barnim, Eberswalde
<b>Wedepohl, Matthias</b>	<b>Projekt M GmbH, Berlin</b>
Wiesenhütter, Christian	IHK Berlin
<b>Zbroja, Zbigniew Dr.</b>	<b>Verein Grenzüberschreitendes Cluster Berlin-Szczecin-Ostsee, Szczecin, Szczecin</b>
<b>Zierke, Stefan MdB</b>	<b>Deutscher Bundestag, Berlin</b>

**(Vortragende)**