



LAND
BRANDENBURG

Ministerium für Bildung,
Jugend und Sport

Sport
S

Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg

Fortschreibung - wep3

Routen und Reviere

Mai 2009

Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg

Fortschreibung – wep3

Routen und Reviere

Impressum

- Herausgeber:** **Ministerium für Bildung, Jugend und Sport
des Landes Brandenburg**
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Referat 24
Heinrich-Mann Allee 107
14473 Potsdam
Telefon: (0331) 8 66 - 3521
www.mbjs.brandenburg.de
- Fachliche Bearbeitung:** **media mare**
Dörnfeld & Holweg GbR
Wilhelminenhofstr. 75/ Villa Rathenau
12459 Berlin
www.mediamare.de
- Agro-Öko-Consult Berlin GmbH**
Dorotheastr. 30
10318 Berlin
www.aoec.de
- Texte, Karten*, Grafik:** media mare
Nadine Hoffmann, Dr. Kirsten Elger, Dr. Kerstin Fiedler
*Topografische Grundlage der Themenkarten: DTK50-V und TG400
mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation
Brandenburg, Nummer GB – D 10/09
- Fotos:** media mare, Landes-Kanu-Verband Brandenburg e.V.
- Druck:** Druckerei Arnold, Großbeeren
- Auflage:** 2.000 Exemplare, Mai 2009



Dieses Projekt ist von der Europäischen Union aus dem Europäischen Fond für Regionale Entwicklung (EFRE) kofinanziert

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Bildung, Jugend und Sport herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie auch für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner Gruppen verstanden werden könnte. Untersagt ist gleichzeitig die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

es gibt nur wenige Sportarten, die unser Land so prägen wie der Wassersport – sowohl im Leistungs- und Breitensport wie auch im Tourismus. Ich freue mich, Ihnen jetzt die Fortschreibung der Wassersportentwicklungsplanung für das Land Brandenburg, den ‚wep3‘, vorstellen zu können.

Nachdem der erste Wassersportentwicklungsplan 1996 die Grundlagen und Ziele beschrieb und 1999 der Teilplan „Maßnahmen“ vorgelegt wurde, trägt die jetzige Ausgabe den Titel „Routen und Reviere“. Der Titel zeigt, dass neben den Hauptwasserwanderrouten, die bereits in der Vergangenheit ausführlich behandelt wurden, nunmehr neue Reviere für Kanuwandern und Rudersport betrachtet werden.

Das Verfahren, in dem der wep3 erarbeitet wurde, war von einer breiten Beteiligung geprägt: Von Regionalkonferenzen bis zur Online-Beteiligung reichen die Formen, mit denen Projektideen und Planungen erfasst wurden. Bei der Auswertung wurden die Vorstellungen der bestehenden wassersportlichen und wassertouristischen Initiativen berücksichtigt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der Plan stellt Übersichten vor über Routen und Reviere im Land Brandenburg und zeigt ihre jeweiligen Potenziale und Entwicklungsmöglichkeiten auf.

Besonders freue ich mich, dass erstmals auch Reviere wie das Lausitzer Seenland und die Neiße sowie Kanuwandermöglichkeiten im Oderbruch und im Naturpark Stechlin-Ruppiner Land aufgenommen und mit ihren Entwicklungsmöglichkeiten dargestellt werden. Beachten Sie jedoch bitte: Auch dieser Wassersportentwicklungsplan ersetzt keine Wasserwanderkarten. Er ist stattdessen Handlungsrahmen und Entscheidungshilfe für alle beteiligten Behörden und Stellen zur weiteren Entwicklung des Wassersports im Land Brandenburg

Die Gewässer in unserem Land bieten einzigartige Möglichkeiten – für den organisierten Sport, für Training und Wettkampf ebenso wie für den Freizeitsportler, für Naturerleben und Erholung, für Freizeitvergnügen und Tourismus. Gemeinsam arbeiten wir daran, die Rahmenbedingungen für das Wasserwandern und die sportliche Nutzbarkeit der Gewässer weiter zu verbessern. Dieser wep3 ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu diesem Ziel.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre!

A handwritten signature in black ink, which reads 'Holger Rupprecht'. The signature is written in a cursive style.

Holger Rupprecht

Minister für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg

Inhalt

Inhaltsverzeichnis	6
Abbildungsverzeichnis	7
Tabellenverzeichnis	7
Kartenverzeichnis	7
1 Einleitung	8
1.1 Planungsanlass/ Auftrag	8
1.2 Vorgehensweise	8
1.3 Ziel	9
2 Grundlagen für den Wassersportentwicklungsplan, Teil 3	10
2.1 Die Wassersportentwicklungspläne WEP, Teil I, und WEP, Teil II	10
2.2 Die Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg (2006-2010)	11
2.3 Programm zur Erhaltung und Nutzung der schiffbaren Landesgewässer	11
2.4 Wasserhaushalt und Naturschutz	15
2.5 Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)	18
3 Analyse und Ergebnisse	21
3.1 Gewässereinteilung	21
3.2 Gewässereignung	25
3.3 Gewässerfrequentierung	31
3.4 Wassertouristische Infrastruktureinrichtungen	35
3.5 Organisierter Wassersport im Land Brandenburg	45
3.6 Wasserrettung und Wasserschutzpolizei	52
3.7 Wassertourismusinitiativen im Land Brandenburg	56
4 Entwicklungsziele, Maßnahmen und Perspektiven	62
4.1 Entwicklungsziele und Wasserwanderplätze entlang der HWWR und in den Wasserwanderrevieren	63
4.2 Entwicklungsziele und Maßnahmen für den organisierten Wassersport	82
4.3 Empfehlungen zu Umbaumaßnahmen an Schleusen und Wehren	83
4.4 Empfehlungen für ein wassertouristisches Informations- und Leitsystem	84
4.5 Fördermöglichkeiten der Ressorts	87
5 Literatur- und Quellenverzeichnis	89
6 Anlage	93

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Die Schleuse Wolfsbruch (Kategorie VI).....	35
Abb. 2: Fisch-Kanu-Pass im Spreewald (am Wehr 21).....	38
Abb. 3: Fisch-Kanu-Pass in Fürstenberg/ Havel (2008 fertiggestellt)	39
Abb. 4: Mitgliederentwicklung der Wassersportverbände im Land Brandenburg	46
Abb. 5: Aufbau eines wassertouristischen Informations- und Leitsystems	86

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Schiffsabmessungen auf schiffbaren Landesgewässern.....	12
Tab. 2: Wasserstraßenabmessungen für schiffbare Landesgewässer (Normierung)	12
Tab. 3: Hauptwasserwanderrouen des Landes Brandenburg modifiziert nach WEP, Teil I, und WEP, Teil II	21
Tab. 4: Einteilung der Hauptwasserwanderrouen in Gewässerbereiche im wep3	22
Tab. 5: Wasserwanderreviere im wep3.....	22
Tab. 6: Fahrgastschifffahrtsbetriebe im Land Brandenburg (Februar 2009)	30
Tab. 7: Auflistung der betrachteten Schleusenstandorte	31
Tab. 8: Kategorisierung der Schleusenzahlen.	32
Tab. 9: Typisierung der Wasserwanderplätze im Land Brandenburg (modifiziert nach WEP II und erweitert)	36
Tab. 10: Bootstankstellen in Brandenburg und Berlin (nach Treibstoffart; Februar 2009)	40
Tab. 12: Standorte von Fäkalienentsorgungsstationen in Berlin und Brandenburg (Februar 2009) ..	43
Tab. 13: Liste der empfohlenen Lückenschlüsse für Fäkalienentsorgungsstationen	43
Tab. 14: Standorte der Bilgenwasserentsorgung (Februar 2009).....	44
Tab. 15: Landesstützpunkte des organisierten Wassersports im Land Brandenburg (Mai 2009)	48
Tab. 16: Regatta- und Trainingsstrecken des organisierten Wassersports (März 2009)	49
Tab. 17: Wasserskistrecken auf Bundeswasserstraßen und schiffbaren Landesgewässern.....	50
Tab. 18: Gewässer des Landes Brandenburg, an denen das Tauchen aus naturschutzfachlicher Sicht (teilweise mit Hinweisen) möglich ist (Stand: 14.07.2008)	51
Tab. 19: Standorte der Wasserschutzpolizeiwachen im Land Brandenburg	53
Tab. 20: Wasserrettungsstationen im Land Brandenburg (ohne künstliche Badeanstalten und Hallenbäder).....	54
Tab. 21: Geplante Projekte des organisierten Wassersports (Stand 2008 – Planung)	82
Tab. 22: Standortempfehlungen für Umbaumaßnahmen an Schleusen und Wehren.....	83

Kartenverzeichnis

Karte 1: Schiffbare Bundes- und Landesgewässer im Land Brandenburg	13
Karte 2: Mit Charterbescheinigung befahrbare Gewässer im Land Brandenburg	14
Karte 3: Nationale Naturlandschaften (Groß- und Naturschutzgebiete) im Land Brandenburg.....	16
Karte 4: Natura 2000-Gebiete im Land Brandenburg.....	17
Karte 5: Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) – Festlegungskarte 1	20
Karte 6: Die Hauptwasserwanderrouen im Land Brandenburg.....	23
Karte 7: Gewässereinteilung entlang der HWWR und die WWR im Land Brandenburg.	24
Karte 8: Gewässereignung der Gewässerbereiche entlang der HWWR und in den WWR.....	26
Karte 9: Frequentierung der Schleusen im Land Brandenburg.....	33
Karte 10: Bestehende Bootstankstellen im Land Brandenburg und Berlin	41
Karte 11: Stationen der Wasserrettung und der Wasserschutzpolizeiwachen im Land Brandenburg.	55
Karte 12: Regionale Initiativen und kommunale Arbeitsgemeinschaften im Land Brandenburg.	58

1 Einleitung

1.1 Planungsanlass/ Auftrag

Der Wassersportentwicklungsplan (WEP) hat sich als Instrument zur Entwicklung des Wassersports und des Wassertourismus im Land Brandenburg bewährt. Mit der landesweiten Planung wurde im Jahre 1993 begonnen (WEP, Teil I), zunächst mit der Maßgabe, die Situation der Sportvereine zu klären und zu sichern, die Interessen der Sportler darzulegen und Hauptwasserwanderrouten für das Land Brandenburg zu definieren. Im Jahre 1999 wurde der WEP, Teil II, veröffentlicht, der Maßnahmen an Hauptwasserwanderrouten (Bundeswasserstraßen und schiffbare Landesgewässer) beschreibt. Die Fortschreibung des Wassersportentwicklungsplans ist unter Federführung und Moderation des Ministeriums für Bildung, Jugend und Sport (MBS) und durch Förderung im Rahmen der Technischen Hilfe der Europäischen Union als Wassersportentwicklungsplan, Teil 3 (wep3) im Rahmen einer Ausschreibung an die Planergemeinschaft AgroÖkoConsult GmbH und media mare GbR vergeben worden.

In die inhaltliche Abstimmung der Wassersportentwicklungsplanung eingebunden wurden neben dem Ministerium für Wirtschaft (MW), dem Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz (MLUV), dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR), dem Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Familie (MASGF), dem Ministerium des Innern (MI) und der Staatskanzlei auch das Netzwerk „aktiv in der Natur“ und der Landessportbund Brandenburg e.V. (LSB).

1.2 Vorgehensweise

Die Fortschreibung des wep3 verfolgt in Fortführung der vorherigen Wassersportentwicklungspläne einen erweiterten Ansatz: Die Akteure in den Regionen wurden aktiv mit einbezogen und erhielten die Möglichkeit, aktuelle Projekte, Entwicklungen und Projektideen über eine Online-Erhebung zu melden. Die eingegangenen Projekte sind durch die Gutachter nutzwertanalytisch bewertet worden. Die Ergebnisse wurden mit den beteiligten Ressorts diskutiert und abschließend die Ziele für die einzelnen Reviere definiert.

In einem ersten Arbeitsschritt wurden im Anschluss an eine Auftaktkonferenz, die am 04. Juni 2007 stattfand, sechs Informationsveranstaltungen im Land Brandenburg durchgeführt, die dazu dienten, weitgehend alle Akteure und Initiativen im Bereich des Wassersports/ -tourismus im Land umfassend zu informieren und einzubinden. Im Rahmen der Informationsveranstaltungen sind aktuelle Aktivitäten im Land und der Entwurf eines Fragebogens für die geplante Online-Erhebung vorgestellt worden. Die Akteure nutzten die Möglichkeit, sich inhaltlich zu beteiligen und Anregungen zu geben. Der Fragebogen wurde somit schrittweise modifiziert und am Ende der Workshopreihe als abgestimmter Erhebungsbogen zur Online-Abfrage über das Portal des MBS ins Internet gestellt.

Vom Anfang August bis Ende Oktober 2007 bestand die Eingabemöglichkeit im Internet. Bis April 2008 wurden noch einzelne Fragebogen nachgereicht und eingearbeitet.

Nach Abschluss der Online-Erhebung erfolgten eine Sichtung und eine erste Analyse der eingereichten Aktivitäten und regionalen Initiativen sowie ein Abgleich mit Planungen aus dem Bereich der Integrierten Ländlichen Entwicklung (ILE), der Integrierten Stadtentwicklungskonzepte (INSEK), der LEADER-Konzepte (GLES) sowie der regionalen Raumordnungsprogramme.

Aufgabe der Gutachterbüros war es weiterhin, die eingereichten Projekte mithilfe eines Bewertungsverfahrens (Nutzwertanalyse) einzuordnen. Dafür wurde eine Bewertungsmatrix erstellt. Diese unterschied zwischen den drei Projektträgern

- Kommunen,
- kommerzielle Betreiber und
- Sportvereinen.

Mit dieser Methode wurde für die unterschiedlichen Projekt- bzw. Vorhabensträger eine Vergleichbarkeit gewährleistet.

Nachdem der jeweilige Entwicklungsstand beurteilt war, die ökonomische Effektivität bzw. der Mitteleinsatz eingeschätzt sowie auch naturschutzfachliche Bestimmungen berücksichtigt waren, wurden Prioritäten gebildet. Die Ergebnisse wurden sowohl den Vertretern aller regionalen Initiativen vorgestellt, als auch in verschiedenen Abstimmungsrunden unter Beteiligung der Ministerien MBSJ, MW, MLUV, MIR, MASGF und der Staatskanzlei diskutiert.

Die Bewertungsmatrix bestand aus vier Bewertungsblöcken (A-D) mit unterschiedlichen Kriterien. Den Blöcken A und B liegt eine quantitative Bewertung nach den Kriterien, die im Erhebungsbogen abgefragt wurden, zugrunde. Durch diese Art der Bewertung kristallisieren sich diejenigen Projekte heraus, die in ihren Planungen bereits recht weit fortgeschritten sind. Den Blöcken C und D liegt eine fachliche bzw. qualitative Bewertung durch den Gutachter zugrunde. Hier wurde eine Punktbewertung vorgenommen und die Kriterien Relevanz, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit der Vorhaben wurden hinterfragt. Die Blöcke sind entsprechend ihrer Bedeutung unterschiedlich gewichtet, wobei D und A die Blöcke mit der höchsten Gewichtung sind, gefolgt von C. Insgesamt konnten maximal 500 Punkte erreicht werden. Die Projekte mit einer Bewertung von mehr als 250 Punkten wurden in die weitere Betrachtung bzw. Festlegung von Wasserwanderplätzen einbezogen und mit Bestandsdaten abgeglichen.

1.3 Ziel

Mit der Fortschreibung des wep3 werden folgende Ziele verfolgt:

- Überprüfung und Ergänzung der vorhandenen Wasserwander Routen,
- Förderung der muskelbetriebenen Sportarten und Festlegung von Revieren oder Routen,
- Unterstützung regionaler Initiativen,
- Erarbeitung eines Konzeptrahmens und eines Maßnahmenkatalogs,
- Sicherung und Entwicklung der Einrichtungen des organisierten Sports (u.a. Regatta- und Trainingsstrecken, Vereinseinrichtungen und Reviere).

2 Grundlagen für den Wassersportentwicklungsplan, Teil 3

Als Grundlagen für die Fortschreibung des Wassersportentwicklungsplans, Teil 3 (wep3), dienten die vorangegangenen Pläne WEP, Teil I, und WEP, Teil II (siehe Kap. 2.1). Ferner wurden Festlegungen aus der Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg (siehe Kap. 2.2) und dem Programm zur Erhaltung und Nutzung der schiffbaren Landesgewässer (siehe Kap. 2.3) berücksichtigt. Die Wechselwirkungen zwischen naturräumlichen Gegebenheiten, Naturschutz und Wassersport werden im Kapitel 2.4 dargestellt. Neben den aufgeführten Quellen wurden sowohl der Entwurf zum Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP-BB-Entwurf 2008), die Wassertourismuskonzeption des Landes Brandenburg (2001), Machbarkeitsstudien zu Teilbereichen als auch regionale Raumentwicklungskonzepte (REK) auf relevante Aussagen für die Entwicklung des Wassersports überprüft und einbezogen. Eine Auflistung der Sekundärquellen ist im Literaturverzeichnis (Kap. 5) zu finden. Die Ergebnisse der Online-Erhebung dienten, neben den Aussagen aus Kapitel 3 (Analyse und Ergebnisse), als wesentliche Grundlage für das Kapitel 4 (Entwicklungsziele, Maßnahmen und Perspektiven).

2.1 Die Wassersportentwicklungspläne WEP, Teil I, und WEP, Teil II¹

Die Wassersportentwicklungspläne wiesen in WEP, Teil I (1996), und WEP, Teil II (1999), die wassersportliche Nutzung der brandenburgischen Gewässer aus und bildeten die Basis für notwendige Verbesserungen der Wassersportinfrastruktur, wobei WEP, Teil I, Grundlagen und Ziele enthielt und WEP, Teil II, Maßnahmen aufzählte.

Die Einteilung der Hauptwasserwanderrouen erfolgte im WEP, Teil I. Die für den Wassertourismus relevanten Gewässer wurden in sieben Hauptwasserwanderrouen, Wasserstraßen und Gewässer unterteilt. Dieses Vorgehen hat sich bewährt und wurde auch für die Fortschreibung (wep3) angewandt und weitergeführt (siehe Kapitel 3.1).

Im WEP, Teil II, wurden Wasserwanderplätze an den Hauptwasserwanderrouen des Landes Brandenburg festgelegt und Hinweise zu Anforderungen an die Infrastruktur gegeben. Es wurde eine Typisierung der Wasserwanderplätze entwickelt, die die Komplettierung der Hauptwasserwanderrouen vorantreiben sollte. Zusätzlich sind Hinweise zu technischen Infrastruktureinrichtungen an Gewässern aufgenommen worden. Nach Abstimmung zwischen den Ressorts der Landesregierung hatte man Projektlisten für die Hauptwasserwanderrouen definiert.

Zum Beginn der Fortschreibung des wep3 ergaben sich folgende Resultate:

Insgesamt wurden 145 Entwicklungsstandorte entlang der sieben Hauptwasserwanderrouen benannt. Bis zum Jahr 2007 sind insgesamt 112 Fördermaßnahmen an 76 Orten abgeschlossen worden. Die Gesamtinvestitionssumme der fertiggestellten Projekte betrug ca. 97,5 Millionen Euro, von denen etwa 56,5 Millionen Euro über Fördermittel des Landes, des Bundes und der Europäischen Union finanziert wurden – im Einzelnen:

- Entlang der Hauptwasserwanderroue 1 wurden sechs Projekte gefördert.
- An der Hauptwasserwanderroue 2 wurden an 19 Standorten 25 Projekte realisiert.
- Entlang der Hauptwasserwanderroue 3 wurden 36 Projekte umgesetzt, von denen sich sechs in Brandenburg an der Havel befanden.
- An der Hauptwasserwanderroue 4 wurden neun Projekte gefördert.
- Die Hauptwasserwanderroue 5 kann an acht Standorten 17 fertiggestellte Projekte vorweisen.
- Entlang der Hauptwasserwanderroue 6 wurden acht Projekte gefördert.
- An der Hauptwasserwanderroue 7 konnten zehn Projekte umgesetzt werden.²

¹ vgl. u. a. <http://www.mbj.s.brandenburg.de>: Pressemitteilung Wassersportentwicklungsplan Stand 1993-2005.

² Statistische Auswertung der Zahlen von 1999 bis 2007 nach einer Aufstellung des MBS, 2008.

2.2 Die Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg (2006-2010)³

Die Tourismuskonzeption enthält die Entwicklungsziele des Tourismus für das Land Brandenburg und entsprechende Handlungsfelder, die durch konkrete Maßnahmen gestützt sind. Im Mittelpunkt stehen die Entwicklung und Vermarktung von zielgruppengerechten und kundenorientierten Angeboten, um langfristig im nationalen und internationalen Maßstab wettbewerbsfähig zu sein. Die Entwicklung zielt auf thematische Marktsegmente wie Erholungs- und Naturtourismus, Aktivtourismus (Rad-, Wasser-, Wandertourismus), Kulturtourismus, Gesundheits- und Wellness-tourismus sowie Tagestourismus. Im Vergleich der Zielgruppen kommt den Aktivtouristen, insbesondere den Rad- und Wassertouristen, im Land Brandenburg nicht zuletzt aufgrund seiner naturräumlichen und topografischen Ausstattung die größte Bedeutung zu.

In der Konzeption wird die bereits heute vorhandene und künftig auszubauende Ausrichtung des Tourismus anhand dreier Säulen (Tagestourismus, Thementourismus, Internationaler Tourismus) beschrieben, um die Positionierung und die entsprechenden Strategien der Tourismuspolitik zu verdeutlichen. Im Zusammenhang mit der weiteren Professionalisierung der Themen- und Produktentwicklung sind für den Wassertourismus u.a. Maßnahmen hinsichtlich der einheitlichen Beschilderung der Wasserwege, der Angebotsentwicklung an den Routen und der Ausrichtung der Gastgeber auf Wassertouristen gefordert.

2.3 Programm zur Erhaltung und Nutzung der schiffbaren Landesgewässer⁴

Die Gewässer Brandenburgs haben einen Anteil von 3,4 % der Landesfläche, davon sind rund 1.500 km schiffbare Bundes- und Landeswasserstraßen (934 km + 554 km)⁵ für motorisierte Fahrzeuge und etwa 6.500 km Gewässer für nicht motorisierte Boote befahrbar. Auf rund 470 km Bundes- und Landeswasserstraßen können Wassersportler im Land Brandenburg auch ohne Sportbootführerschein ein Sport- oder Hausboot führen.

Über 600 km der schiffbaren Bundes- und Landeswasserstraßen werden durch die gewerbliche Güterschifffahrt genutzt.⁶ Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen zur Gewährleistung der Schifffahrt auf diesen Wasserstraßen werden daher überwiegend von den Erfordernissen des Güterverkehrs bestimmt. Die übrigen ca. 900 km Wasserstraßen haben ihre Bedeutung für den Gütertransport weitgehend verloren. Gleichzeitig hat ihre Attraktivität für den Wassertourismus sowie für den Freizeit- und Wettkampfsport erheblich zugenommen. Da dieses Netz der Wasserstraßen gegenwärtig und in absehbarer Zukunft nicht für den gewerblichen Gütertransport genutzt wird, sind die verkehrlichen Anforderungen an die Gewässer aus der wassersportlichen und touristischen Nutzung abzuleiten. Traditionell haben die Gewässer im Land Brandenburg einen hohen wirtschaftlichen, ökologischen und touristischen Stellenwert mit herausragendem natürlichem Charakter und großen Ressourcen.

Im Jahr 2004 wurde auf der Grundlage einer gutachterlichen Bewertung des Zustandes und der Bedeutung der schiffbaren Gewässer im Land Brandenburg ein „Programm zur Nutzung und Erhaltung der schiffbaren Landesgewässer im Land Brandenburg“ erarbeitet. Damit ist ein Planungsinstrument vorgegeben worden, das mittel- und langfristig die Qualität der Wasserstraßen als Verkehrsweg und

³ vgl. Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.; 2006): Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg - Zeitraum 2006-2010, Potsdam. & <http://www.mw.brandenburg.de>.

⁴ vgl. Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV)/ Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung (MLUR; Hrsg.; 2004): Programm zur Erhaltung und Nutzung der schiffbaren Landesgewässer im Land Brandenburg, Potsdam. & <http://www.mir.brandenburg.de>.

⁵ vgl. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und Anlage 1 zum Erlass vom 27. Februar 2004 „Erhaltung und Nutzung der schiffbaren Landesgewässer im Land Brandenburg“.

⁶ Die Länge der durch die Güterschifffahrt genutzten Bundeswasserstraßen wird gegenwärtig von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes überprüft.

Erholungsraum gewährleisten soll. Dieses Programm bildet den Rahmen für die im Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg enthaltenen Vorstellungen bezüglich der Wasserstraßen selbst. Danach orientiert sich die Einstufung der Wasserstraßen in Größenklassen in der Regel an den vorhandenen Querschnitten bei Mittelwasser.

Entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen wurden unter Maßgabe der typischen Schiffsabmessungen für die Gestaltung der schiffbaren Landesgewässer im Land Brandenburg folgende Normierungen festgelegt:

Klasse	Typ des Schiffes, allgemeine Merkmale				
	Bezeichnung	max. Länge [m]	max. Breite [m]	Tiefgang [m]	Höhe über WS [m]
A	Finowmaß, Fahrgastschiff	40,20	5,10	1,30	3,60
B	Segelyacht, Motoryacht	25,00	4,50	1,10	3,30
C	Motorkreuzer, Segelboot	8,00	3,20	0,90	2,80
D	Sportboot	4,70	1,90	0,30	1,30

Tab. 1: Schiffsabmessungen auf schiffbaren Landesgewässern; Quelle: MSWV/ MLUR, 2004.

Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsnutzung und damit zur Verbesserung der Bedingungen für den Wassersport und die Fahrgastschiffahrt beschränken sich auf punktuelle Maßnahmen, in der Regel auf Bauwerke. Sohlbaggerungen und die Rekonstruktion der Uferbefestigungen sollen, soweit erforderlich, im Rahmen der normalen Gewässerunterhaltungsmaßnahmen erfolgen. Angesichts der beschränkten Möglichkeiten des Landeshaushalts wurden die wichtigen Strecken für einen Begegnungsverkehr, also zweischiffig, vorgehalten. Demgegenüber können Kreuzungen und andere die Fahrrinne berührenden Bauwerke von Fall zu Fall so gestaltet werden, dass auf kurzen Strecken keine Begegnung möglich wird, also nur einschiffiger Verkehr gewährleistet ist.

Folgende Wasserstraßenabmessungen wurden für die schiffbaren Landesgewässer festgelegt:

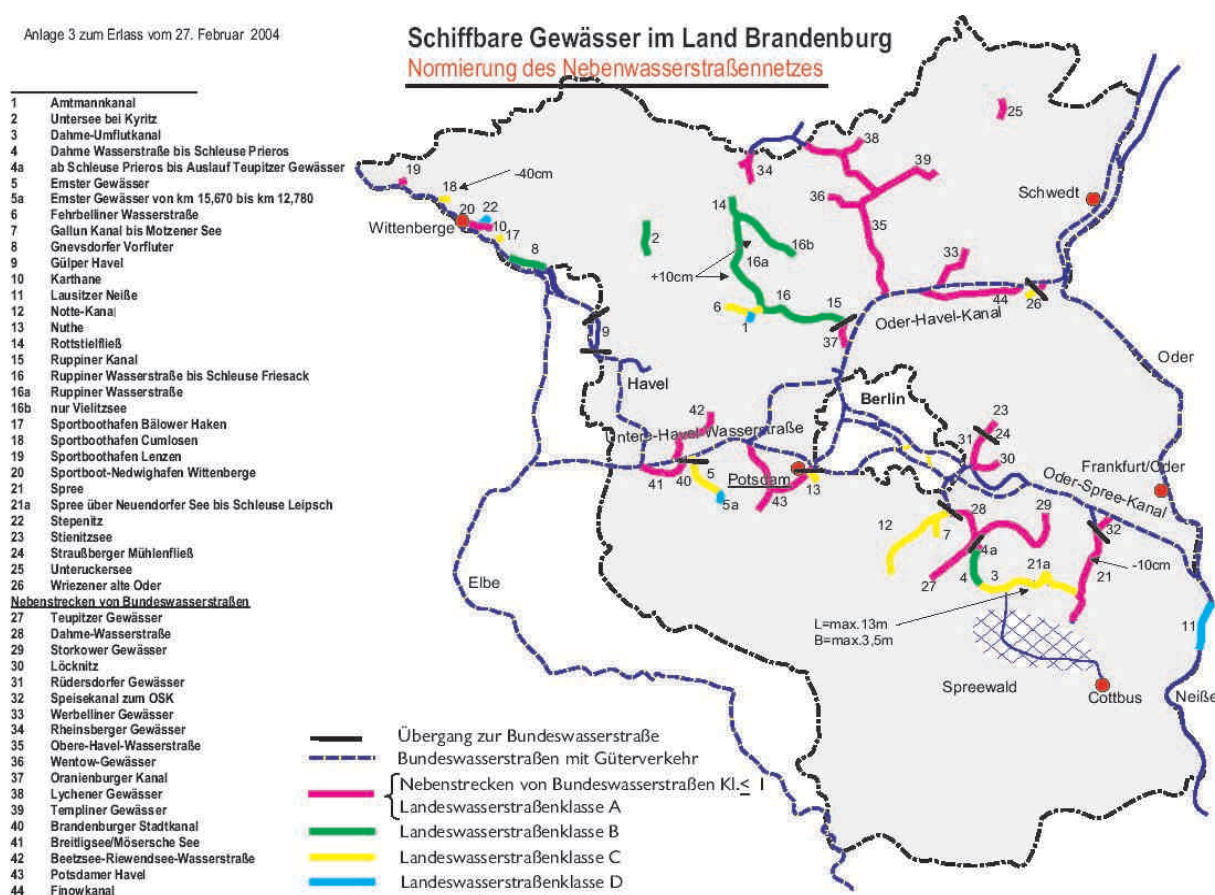
Klasse	Streckenmaße [m]			
	Fahrinnenbreite		Fahrinnentiefe	Lichte Höhe
	Einschiffig	Zweischiffig		
A	S = 7,10 B = 7,10	S+B= 14,20	1,70	3,8
B	S = 6,30 B = 6,50	S+B= 12,60	1,40	3,50
C	S = 4,40 B = 5,20	S+B= 8,90	1,10	3,00
D	S = 2,70 B = 3,40	S+B= 5,30	0,40	1,50

Tab. 2: Wasserstraßenabmessungen für schiffbare Landesgewässer (Normierung); S = Strecke, B = minimale lichte Durchfahrtsweite bei Kreuzungsbauwerken; Quelle: MSWV/ MLUR, 2004.

Die Einstufungen sind Vorgaben für behördliche Tätigkeiten. Daraus lassen sich für die Gewässernutzer keine Ansprüche auf einen bestimmten Gewässerquerschnitt ableiten. Die Wassertiefen beziehen sich auf Mittelwasser und können bei Niedrigwasser erheblich unterschritten werden. Der Spreewald war aufgrund seines besonderen Charakters nicht Gegenstand des oben erwähnten Programms (siehe Karte 1).⁷

⁷ vgl. MSWV/ MLUR (2004).

Anlage 3 zum Erfass vom 27. Februar 2004



Karte 1: Schiffbare Bundes- und Landesgewässer im Land Brandenburg; Quelle: MIR, 2004. Hinzu kommt der Senftenberger See, der seit 2007 schiffbares Landesgewässer ist.

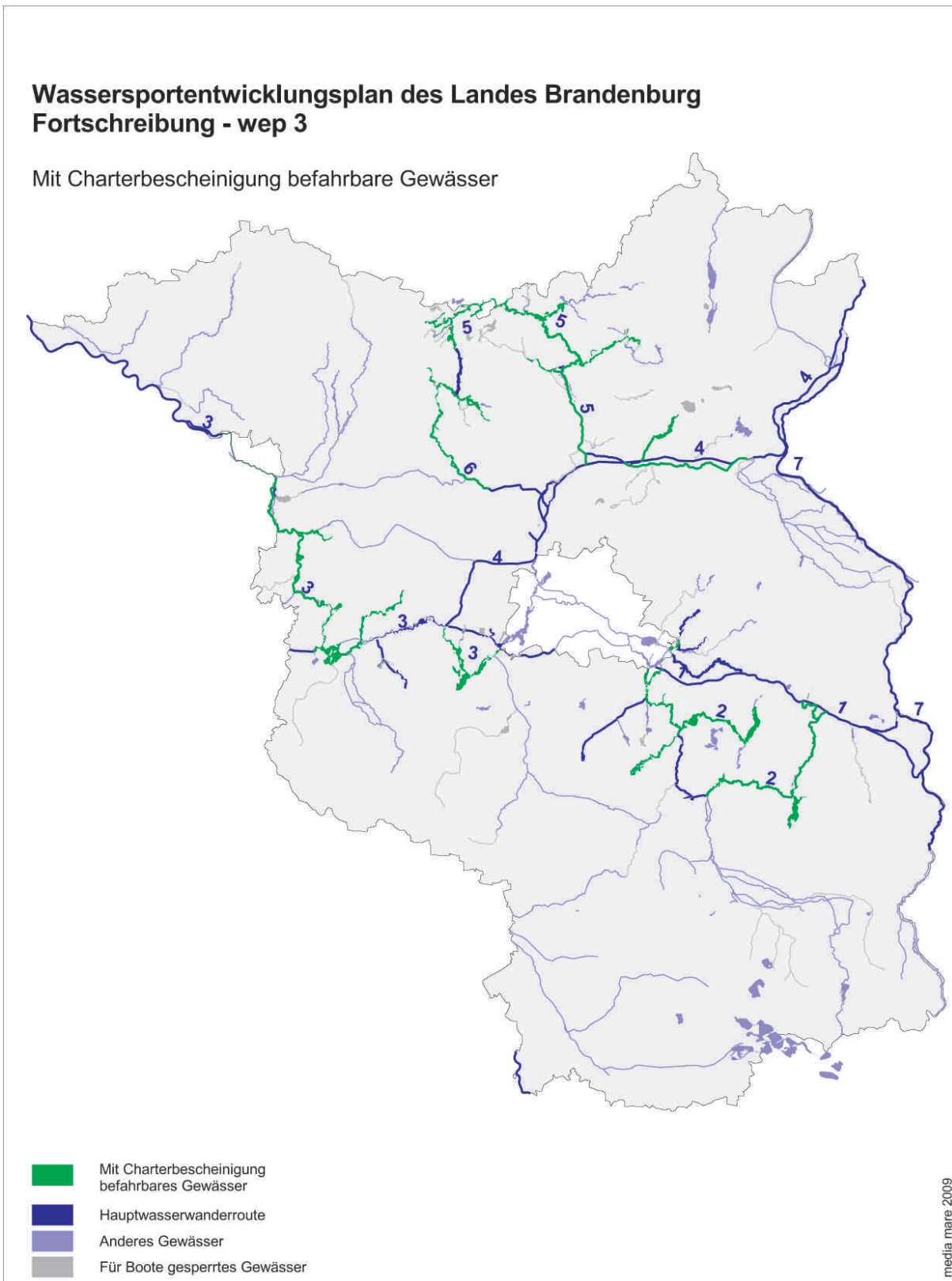
Die 934 km Bundeswasserstraßen werden durch den Bund verwaltet, 554 km Landesgewässer befinden sich in hoheitlicher Landesverwaltung. Für die Unterhaltung der Gewässer I. Ordnung ist das Land zuständig. Die Gewässer II. Ordnung sind keine Landesgewässer. Ihre Unterhaltung obliegt den kommunalen Wasser- und Bodenverbänden. Gegenstand der Gewässerunterhaltung ist, neben der Erhaltung eines ordnungsgemäßen Zustandes für den Wasserabfluss und bei schiffbaren Gewässern der Schiffbarkeit, auch die Erhaltung der ökologischen (WRRL, FFH-Richtlinie) und landeskulturellen Funktionen der Gewässer. Ebenso die Instandhaltung der Bauwerke in Wasserläufen (Schleusen, Wehre etc.) obliegt den oben genannten Zuständigkeiten.⁸

Seit dem Jahr 2000 besteht für ausgewählte schiffbare Gewässer im Land Brandenburg (siehe Karte 2) eine besondere Regelung, die es den Wassertouristen erlaubt, auch ohne Sportbootführerschein ein Sport- oder Hausboot zu fahren. Waren es im Jahr 2000 zunächst noch 260 km führerscheinfrei befahrbare Bundesgewässer, so ergaben sich mit den Erweiterungen der Jahre 2004 und 2006 insgesamt 470 km Bundes- und Landeswasserstraßen, auf denen führerscheinfreies Fahren erlaubt ist. Mit der sogenannten Charterbescheinigung können Wassertouristen nach einer theoretischen und praktischen Einweisung durch den Vermieter chartern und fahren, ohne im Besitz eines offiziellen Bootsführerscheins sein zu müssen. Gemietet werden können Boote, die nicht schneller als 12 km/h fahren und nicht länger als 15 m sind. Dies betrifft vor allem Hausboote. Weiterhin darf eine Personenzahl von 12 nicht überschritten werden. Der Fahrzeugführer muss über eine Haftpflichtversicherung verfügen und an Bord sind bestimmte Ausrüstungsgegenstände mitzuführen.⁹ Eine Erweiterung der Revier wird angestrebt. Zunächst wäre die Verbindung der Potsdamer mit den Brandenburger Gewässern

⁸ vgl. <http://www.mluv.brandenburg.de>.

⁹ vgl. Anlage 7 (zu § 9 Abs. 2) der Binnenschiffahrts-Sportbootvermietungsverordnung (BinSch-SportbootVermV), 2006.

denkbar. Später könnte auch eine Verbindung zu den Ruppiner Gewässer erfolgen, wenn die derzeit positiven Erfahrungen weiter bestätigt werden und die Rahmenbedingungen sich gut entwickeln.



Karte 2: Mit Charterbescheinigung befahrbare Gewässer im Land Brandenburg,
Quelle: BinSch-SportbootVermV (2006): Anlage 5 & 6 (zu § 9 Abs. 2 Nr. 1).

2.4 Wasserhaushalt und Naturschutz

Die Realisierung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen kann neben der Beachtung der jeweiligen finanziellen Möglichkeiten und der Belange des Hochwasserschutzes nur im Einklang mit der Gewässerökologie und dem Naturschutz erfolgen. Dabei sind die Bestimmungen der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie¹⁰ und ihre Umsetzung in nationales Recht zu berücksichtigen. Bei Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen in FFH-Gebieten ist die Verträglichkeit mit den Schutzgebietsbestimmungen zu gewährleisten.

Die naturräumlichen Gegebenheiten bestimmen über die Attraktivität einer Region für den Wassertourismus. Nicht nur die Gewässerlandschaft, sondern auch angrenzende Landschaftsräume sind dabei von hoher Bedeutung. Der Wassersportentwicklungsplan strebt die Vermeidung von Konflikten und Gegensätzen von Naturschutz und Wassersport/ -tourismus an. Die während der Erarbeitung des wep 3 mitgeteilten Belange von Natur und Umwelt wurden weitgehend berücksichtigt. Informationen zu den Schutzgebieten wurden ins Kartenmaterial eingearbeitet. Grundsätzlich gilt, dass durch die Unterschutzstellung Teile von Natur und Landschaft durch Gesetz (bspw. Nationalparkgesetz, §§ 32 bis 35 Brandenburgisches Naturschutzgesetz), Rechtsverordnung (NSG, LSG, Naturdenkmal, geschützter Landschaftsbestandteil) oder Bekanntmachung der obersten Naturschutzbehörde (Biosphärenreservat, Naturpark) gesichert werden. Neben den 15 Großschutzgebieten/ Nationalen Naturlandschaften (Nationalpark, Biosphärenreservate, Naturparks) im Land Brandenburg (siehe Karte 3) gibt es außerdem 443 Naturschutzgebiete (siehe Karte 4), 116 Landschaftsschutzgebiete und 647 Europäische Schutzgebiete des ökologischen Netzes „Natura 2000“, davon sind 620 FFH- und 27 SPA¹¹-Gebiete. Die Großschutzgebiete/ Nationale Naturlandschaften nehmen etwa ein Drittel der Landesfläche Brandenburgs ein. Dies verdeutlicht sowohl die enorme Bedeutung des Naturschutzes für das Land, als auch die Auswirkungen auf Planungen in den jeweiligen Gebieten.¹²

Obwohl mit rund 33.000 km Fließgewässern und 3.000 Seen (>1 ha) eines der gewässerreichsten Bundesländer in Deutschland, verfügt Brandenburg über ein geringes Wasserdargebot. Der Klimawandel wird u. a. die Probleme von Niedrigwasserperioden erhöhen. Durch die verstärkt auftretenden Trockenperioden kann es vermehrt zu kritischen Wasserspiegellagen, Verringerung der Fließgeschwindigkeit, Verschlammung bis hin zum Trockenfallen von Gewässern kommen, die zu Beeinträchtigungen des Wassersports führen können. Die Auswirkungen lassen sich gegenwärtig nur unsicher abschätzen. Nach heutiger Einschätzung muss aber die Aufrechterhaltung des Netzes für den Wassersport in jetziger Art und jetzigem Umfang mit zu den klimabedingten Herausforderungen gezählt werden. Im Falle von dauerhaft veränderten Wasserbilanzen kann deshalb für die betroffenen Gewässerabschnitte (z.B. Rhin, Spree, Schwarze Elster) eine Überprüfung der Eignung für den Wassersport erforderlich werden.¹³

Dass Wassersport und naturverträglicher Tourismus nicht im Gegensatz zum Naturschutz stehen müssen, zeigen die Konzepte der Großschutzgebiete/ Nationalen Naturlandschaften. Sie setzen eine nachhaltige und umweltverträgliche Regionalentwicklung um und bringen Tourismus, Landnutzung, wirtschaftliche Entwicklung und ökologische Verträglichkeit in Einklang. Der Naturschutz hilft, Brandenburgs naturräumliche Potenziale dauerhaft zu erhalten. In den meist dünn besiedelten, struktur-

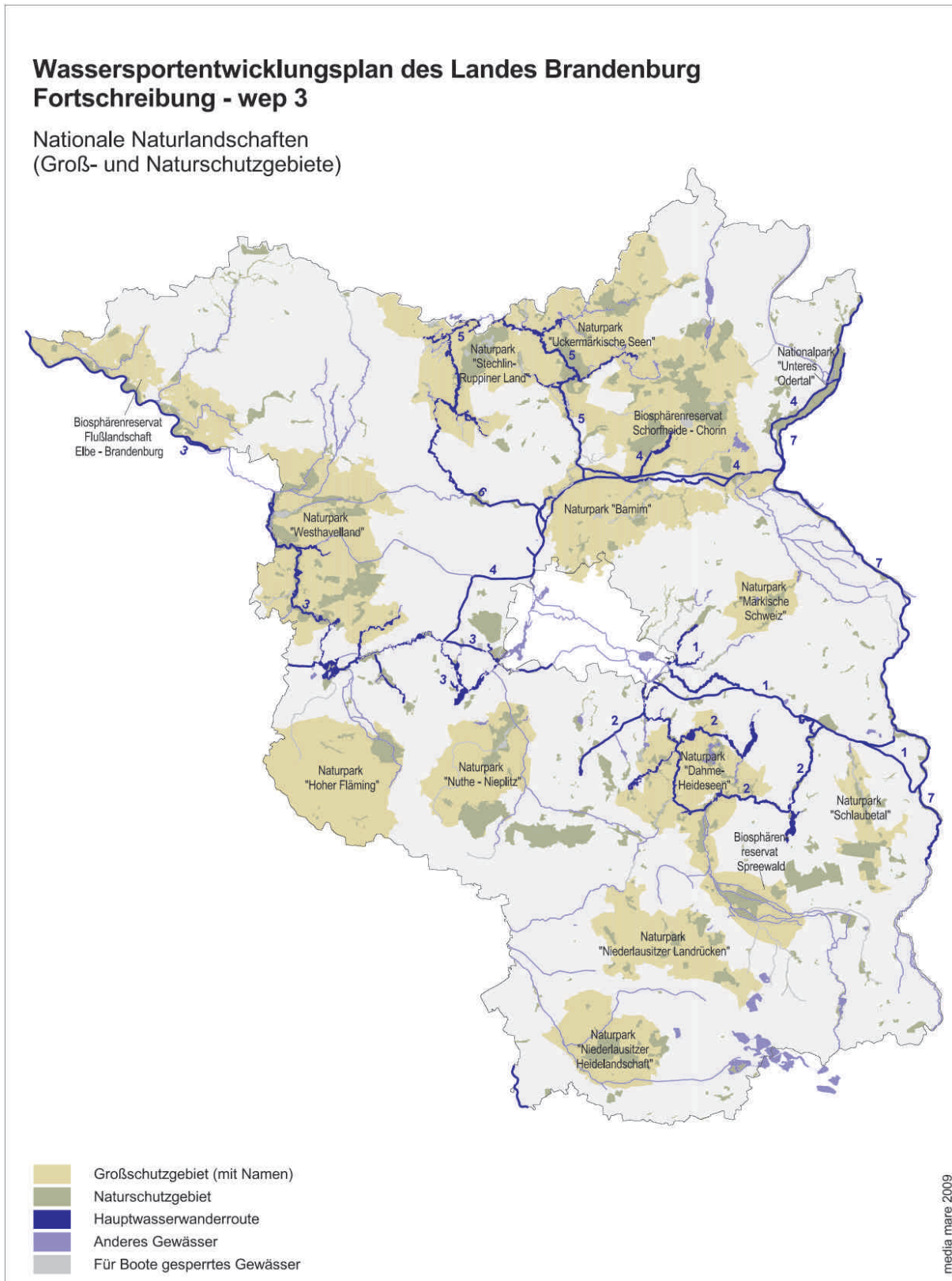
¹⁰ Die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, kurz FFH-Richtlinie, ist eine Naturschutz-Richtlinie der Europäischen Union, die 1992 beschlossen wurde. Sie dient gemeinsam mit der Vogelschutzrichtlinie im Wesentlichen der Umsetzung der Berner Konvention. Eines ihrer wesentlichen Instrumente ist ein zusammenhängendes Netz von Schutzgebieten, das Natura 2000 genannt wird. Die korrekte deutsche Bezeichnung der FFH-Richtlinie lautet Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen.

¹¹ SPAs (= Special Protected Areas) sind Vogelschutzgebiete, deren Grundlage 1979 im Art. 4 (1) der Vogelschutzrichtlinie der EU gelegt wurde.

¹² vgl. Landesumweltamt Brandenburg (LUA; 2004): Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Großschutzgebiete, Europäische Schutzgebiete – Kartenserie zur Umweltsituation im Land Brandenburg; 2. Auflage. & <http://www.mluv.brandenburg.de>.

¹³ Nach einer Stellungnahme des LUA Brandenburg vom 08.10.2008.

schwachen Regionen des Landes entwickeln sich die Nationalen Naturlandschaften (Großschutzgebiete) zu einem wesentlichen Wirtschaftsfaktor vor allem im Bereich des Tourismus und der Landwirtschaft.¹⁴

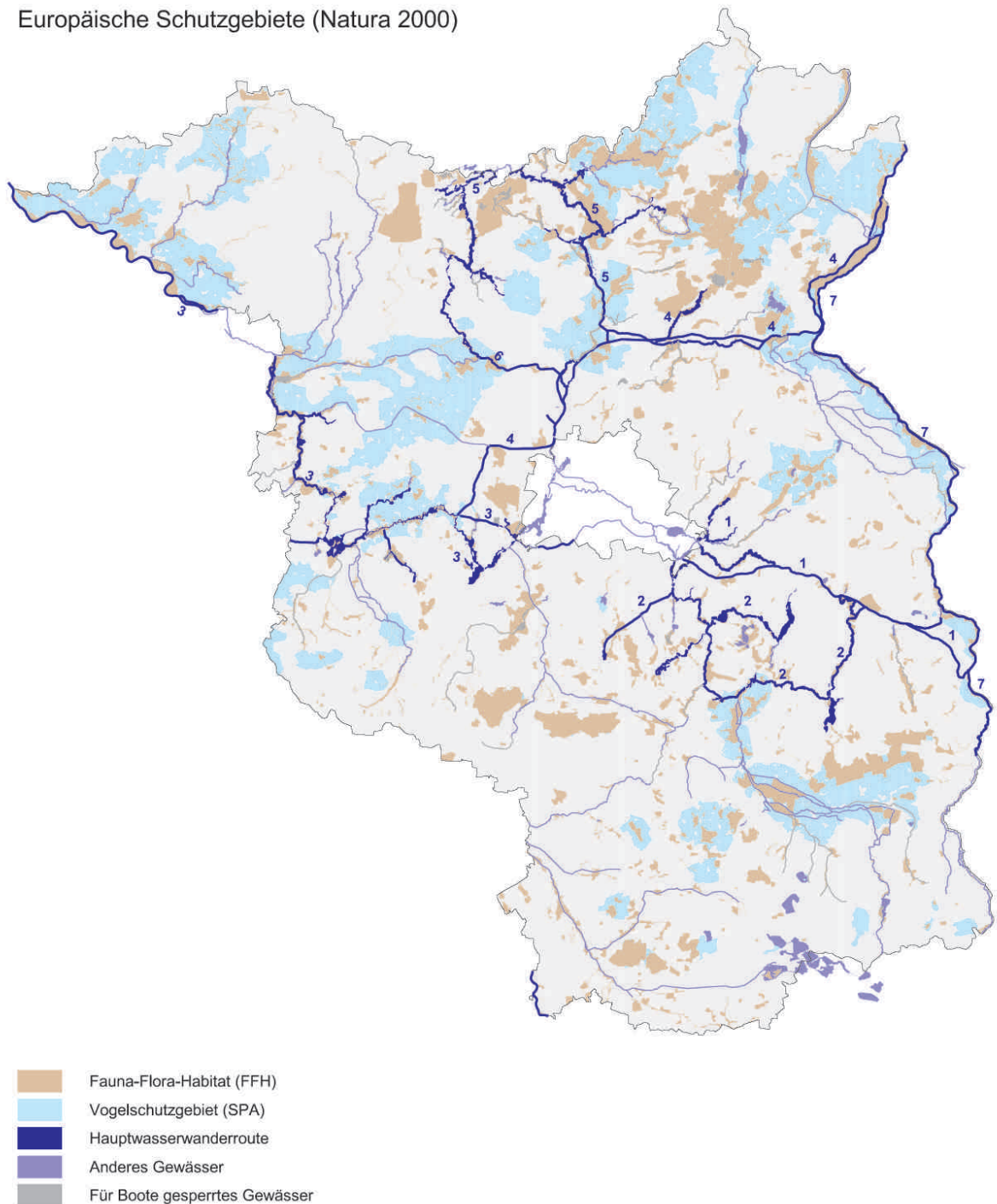


Karte 3: Nationale Naturlandschaften (Groß- und Naturschutzgebiete) im Land Brandenburg

¹⁴ vgl. <http://www.mluv.brandenburg.de>.

Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg Fortschreibung - wep 3

Europäische Schutzgebiete (Natura 2000)



Karte 4: Natura 2000-Gebiete im Land Brandenburg

2.5 Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP-BB-Entwurf 2008)¹⁵

Die Länder Berlin und Brandenburg haben sich 2005 darauf verständigt, die bestehenden raumordnerischen Rahmenseetzungen zu überarbeiten. Veränderungen der Raumstruktur, insbesondere die Auswirkungen des demografischen Wandels, führen zu veränderten Schwerpunktsetzungen. Das bisherige, auf Interessensausgleich zwischen den Teilräumen orientierte Leitbild der dezentralen Konzentration wird abgelöst durch das Leitbild „Stärken stärken“ als Grundlage für Wachstumsförderung und Wettbewerbsfähigkeit. Im Leitbild Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg wird die Zielrichtung der anzustrebenden Entwicklung im Gesamttraum beschrieben, die im Landesentwicklungsprogramm (LEPro) 2007 mit seinen Grundsätzen der Raumordnung eine erste raumplanerische „Übersetzung“ findet.

Mit dem Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP-BB-Entwurf 2008) wird das LEPro 2007 konkretisiert. Der Leitvorstellung einer nachhaltigen Entwicklung Rechnung tragend, wird hier der konkrete Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung abgesteckt. Mit dem LEP B-B werden die bisher gültigen Landesentwicklungspläne bis auf den gemeinsamen Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS von 2006) abgelöst.

Der LEP-BB trifft Aussagen zu raumbedeutsamen Planungen, Vorhaben und sonstigen Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung oder die Funktion eines Gebietes beeinflusst wird. Er gilt als Rechtsverordnung der Landesregierungen mit Wirkung für das jeweilige Landesgebiet und unterscheidet gemäß § 3 Absatz 1 ROG 2008 zwischen

- beachtungspflichtigen Zielen (Z) der Raumordnung, die verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten, abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes darstellen und
- berücksichtigungspflichtigen Grundsätzen (G) der Raumordnung, die Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidungen liefern.

Die im LEP-BB vorgenommenen Festlegungen zur Steuerung der Freiraumentwicklung (Kapitel III/ 5) und der Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung (Kapitel III/6) sowie die Aussagen zu den Auswirkungen der Entwicklung von Wasserstraßen und Häfen auf die Umwelt (Kapitel IV/ B/ 4.1.6) sind Vorgaben für die Fortschreibung des Wassersportentwicklungsplans und werden im Folgenden zusammengefasst.

Zur Steuerung der Freiraumentwicklung werden im LEP-BB Festlegungen zum Schutz der Freiraumfunktionen gegenüber Inanspruchnahme und Zerschneidung getroffen [Plansatz 5.1 (G)]. Mit der Festlegung des Freiraumverbundes [Plansatz 5.2 (Z)], wird die Absicht verfolgt, besonders schützenswerte Freiräume, die für die Aufrechterhaltung des Naturhaushaltes und zur Bewahrung/ Entwicklung der vielfältigen Kulturlandschaften besonders geeignet sind, in einer großräumigen, übergreifenden und multifunktionalen Verbundstruktur zusammenzufassen und vor raumbedeutsamen Inanspruchnahmen zu schützen.

Für den vorsorgenden Hochwasserschutz wird ein Risikobereich „Hochwasser“ festgelegt [Plansatz 5.3 (G)].

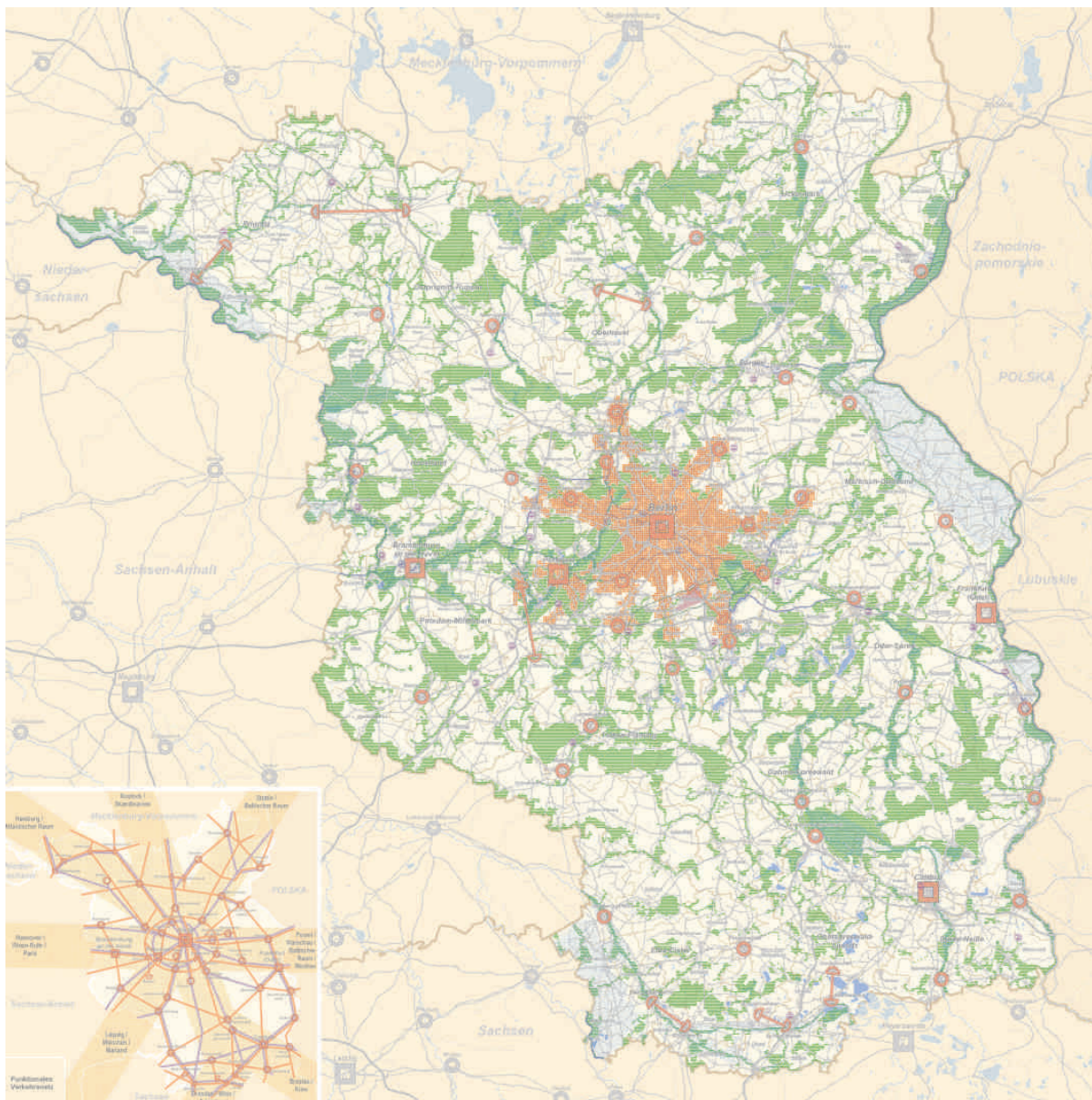
¹⁵ vgl. Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg: Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP-BB) – Entwurf 2008; Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, Potsdam.

Übergeordnete Wasserstraßenverbindungen und Häfen sind in der Festlegungskarte 1 des LEP-BB nachrichtlich dargestellt (vgl. Karte 5), ihre Entwicklung soll umweltverträglich erfolgen (§ 6.5 (G) LEP-BB). Der LEP-BB als überörtliche und zusammenfassende Planung setzt einen Rahmen für künftige räumliche Entwicklungen in der Hauptstadtregion, die auf nachfolgenden Planungsebenen konkretisiert und umgesetzt werden. Konkrete Regelungen zum Ausbau der Wasserstraßen werden daher nicht getroffen. Die Entwicklung der vorhandenen Wasserstraßen und Häfen ist aber i. d. R. mit Ausbaumaßnahmen verbunden, durch die negative Umweltauswirkungen entstehen können. Häufiger als andere Verkehrsstrassen liegen Wasserstraßen in ökologisch besonders empfindlichen Bereichen. In der Begründung zu § 6.5 LEP-BB wird daher darauf hingewiesen, dass ein notwendiger Ausbau „in Form einer naturverträglichen Wasserstraßengestaltung unter Beachtung der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege, Städtebau, Denkmalschutz, Hochwasserschutz durch im Einzelfall angepasste wasserwirtschaftliche Maßnahmen“ erfolgen soll. Eine räumlich konkretisierte Vorhabensplanung und daraus möglicherweise resultierende Umweltwirkung können erst auf der nachfolgenden Planungsebene beurteilt werden (Abschichtung).¹⁶

Der Wassersportentwicklungsplan, Teil 3 (wep3), mit der Festlegung von Routen und Revieren sowie Wasserwanderplätzen ist ein Fachplan zur Förderung des Wassersports und des Wassertourismus. Er stellt ein Konzept zur Entwicklung der wassersportlichen und touristischen Infrastruktur dar und gibt somit lediglich einen groben Rahmen für weitere Planungen vor. Konkrete Vorhaben werden nicht benannt, um den Projektträgern genügend Handlungsspielraum für ihre Planungen zu ermöglichen.

Die in der Karte „Anlage 1“ des wep3 dargestellten Wasserwanderstützpunkte wurden den jeweiligen Ortslagen zugeordnet. Die punktförmigen Darstellungen sind als Suchraum für das jeweilige Vorhaben zu verstehen, um für die nachfolgenden Planungsebenen und Genehmigungsverfahren die konfliktärmste Variante erarbeiten zu können. Insbesondere die größte Kategorie – die Wasserwanderstützpunkte (S) – kann bei einem wesentlichen Ausbau bestehender Anlagen oder bei der Neuerrichtung zu einer Zielkollision mit den Festlegungen des LEP-BB führen. Daher wird im konkreten Einzelfall, wenn Größe und genauer Standort des geplanten Vorhabens bekannt sind, zu prüfen sein, ob eine raumbedeutsame Inanspruchnahme vorliegt und die Vereinbarkeit mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung herstellbar ist.

¹⁶ Ebenda: S. 94.



Karte 5: Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B vom 31.03.2009) – Festlegungskarte 1 (ohne Legende; Grün markierte Flächen stellen den Freiraumverbund dar.), erstellt von LUP-GmbH Potsdam

3 Analyse und Ergebnisse

3.1 Gewässereinteilung

Die in den vorherigen Wassersportentwicklungsplänen (WEP, Teil I, und WEP, Teil II) ausgewiesenen Hauptwasserwanderrouten werden in der Fortschreibung (wep3) beibehalten und infolge der Entwicklungen der letzten Jahre an wenigen Stellen modifiziert. Die Festlegung der Hauptwasserwanderrouten stützt sich im Wesentlichen auf folgende Definition:

Hauptwasserwanderrouten bezeichnen die Gewässerabschnitte, die überregional vernetzte Gewässerstrukturen bilden und von allen Bootstypen befahrbar sind.

Ausgewiesene Hauptwasserwanderrouten (HWWR) im Land Brandenburg sind (siehe auch Karte 6):

HWWR 1	die Rüdersdorfer Gewässer bis Stienitzsee mit der Verbindung von Wernsdorfer Schleuse über die Spree und den Oder-Spree-Kanal bis zur Oder bei Eisenhüttenstadt sowie der Brieskower Kanal bis zur Oder und die Müggelspree, die als eingeschränkt befahrbare HWWR dargestellt sind
HWWR 2	von den Zeuthener Gewässern über Dahme, Dahme-Umflutkanal, Köthener See über Leibsch, Neuendorfer See und Spree zum Schwielochsee bis zum Oder-Spree-Kanal westlich Müllrose einschließlich der Verbindungen Prieros bis Teupitz und Prieros bis Bad Saarow, Nottekanal bis Mellensee und Drahendorfer Spree (als eingeschränkt befahrbare HWWR)
HWWR 3	Elbe und Havel nordwestlich von Rathenow inklusive Hohennauener und Ferchesarer See, Elbe-Havel-Kanal bei Brandenburg sowie Wusterwitzer See und Beetzsee, Emstergewässer, Havel bis Potsdam, Jungfernsee und die Potsdamer Havelseen, Sacrow-Paretzer Kanal und Teltowkanal, Elbe bei Mühlberg/ Elbe
HWWR 4	Havelkanal ab Paretz/ Ketzin, Havel, Oranienburger Kanal, Malzer Kanal, Oranienburger Havel und Oder-Havel-Kanal sowie Finowkanal und Alte Oder, Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße bis zur Oder einschließlich Schwedter Querfahrt
HWWR 5	Vosskanal südlich Liebenwalde ab Oder-Havel-Kanal einschließlich Langer Trödel, Wentowgewässer, Havel, Templiner Gewässer bis Fährsee sowie Lychener Gewässer, Fürstenberger und Rheinsberger Gewässer einschließlich Rheinsberger Rhin (als eingeschränkt befahrbare HWWR) bis zur Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern Die Rheinsberger Gewässer, einschließlich Rheinsberger Rhin, wurden der HWWR 5 zugeordnet wegen der Vernetzung zu den Fürstenberger Gewässern. Der Rheinsberger Rhin ist nur für muskelbetriebene Sportboote geöffnet und wird als eingeschränkt befahrbare HWWR in der Karte dargestellt. Es gilt eine Befahrensregelung, die sich in der Praxis bewährt hat. Die HWWR 5 wurde wegen der Öffnung der Templiner Schleuse im Jahr 2005 um den Stadtsee und den Fährsee erweitert.
HWWR 6	Oranienburger Kanal / Ruppiner Kanal, Kremmener Rhin und Ruppiner Gewässer einschließlich Gudelacksee und Vielitzsee (bei Lindow)
HWWR 7	Neiße ab Guben und Oder / Odra ab Ratzdorf bis zur Grenze der Republik Polen bei Gartz

Tab. 3: Hauptwasserwanderrouten des Landes Brandenburg modifiziert nach WEP, Teil I, und WEP, Teil II

Um differenziertere Aussagen z.B. zur Gewässereignung, zu Frequentierungen oder Entwicklungsperspektiven treffen zu können, wurden die Hauptwasserwanderrouten in Gewässerbereiche unterteilt (vgl. Tabelle 4 und Karte 7).

HWWR	Bereich	Bezeichnung
1	1.1	Rüdersdorfer-Grünheider Seeengebiet
	1.2	Oder-Spree
2	2.1	Dahmeseen
	2.2	Scharmützelsee
	2.3	Untere Spree
3	3.1	Potsdamer Gewässer
	3.2	Brandenburger Gewässer
	3.3	Untere Havel
	3.4	Elbe
4	4.1	Oder-Havel
	4.2	Werbellinsee
	4.3	Unteres Odertal
5	5.1	Obere Havel
	5.2	Templiner Gewässer
	5.3	Lychener Gewässer
	5.4	Rheinsberger und Fürstenberger Gewässer
6		Ruppiner Gewässer
7		Oder

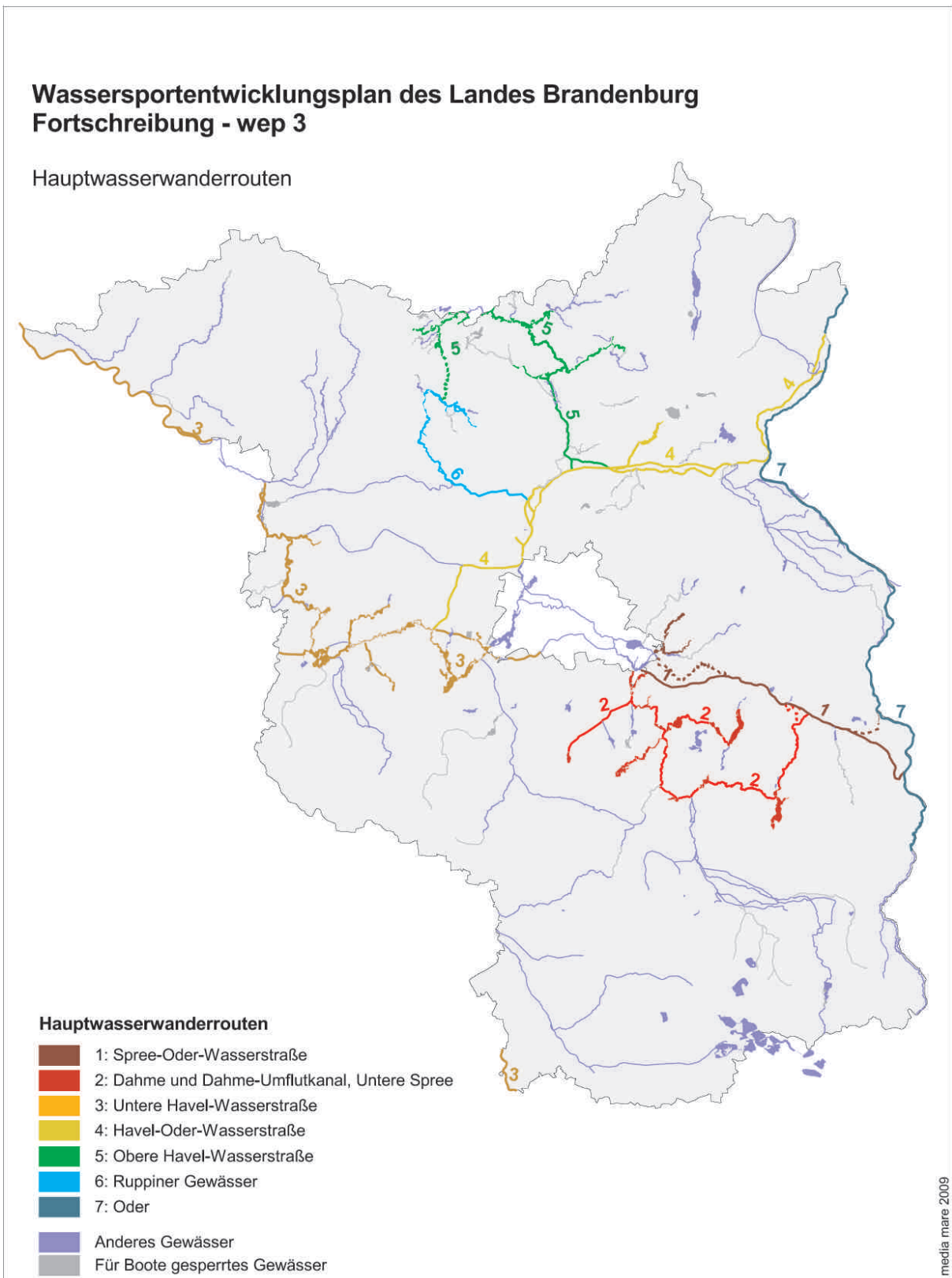
Tab. 4: Einteilung der HWWR in Gewässerbereiche im wep3

Neben den Hauptwasserwanderrouen wurden im wep3 Wasserwanderreviere (siehe Tab. 5 und Karte 7) definiert. Dabei handelt es sich um Gewässer mit wassersportlicher Bedeutung, die sich im Laufe der vergangenen Jahre entwickelt haben bzw. deren zukünftige Entwicklung (z.B. Lausitzer Seenland) unterstützt werden soll. Die Wasserwanderreviere bieten fast ausschließlich Nutzungsmöglichkeiten für den muskelbetriebenen Wassersport. Einen Sonderstatus nimmt das Lausitzer Seenland ein, das beste Voraussetzungen für die Entwicklung zu einem eigenständigen Wassersportrevier mit Nutzungsmöglichkeiten für alle Bootstypen besitzt.

Als Wasserwanderreviere werden für das Land Brandenburg im wep3 folgende Reviere definiert:

Wasserwanderrevier	Bezeichnung
A	Uckerseen
B	Oderbruch
C	Spreewald
D	Obere Spree
E	Lausitzer Neiße
F	Lausitzer Seenland
G	Elbe-Elster-Region
H	Kyritzer Gewässer

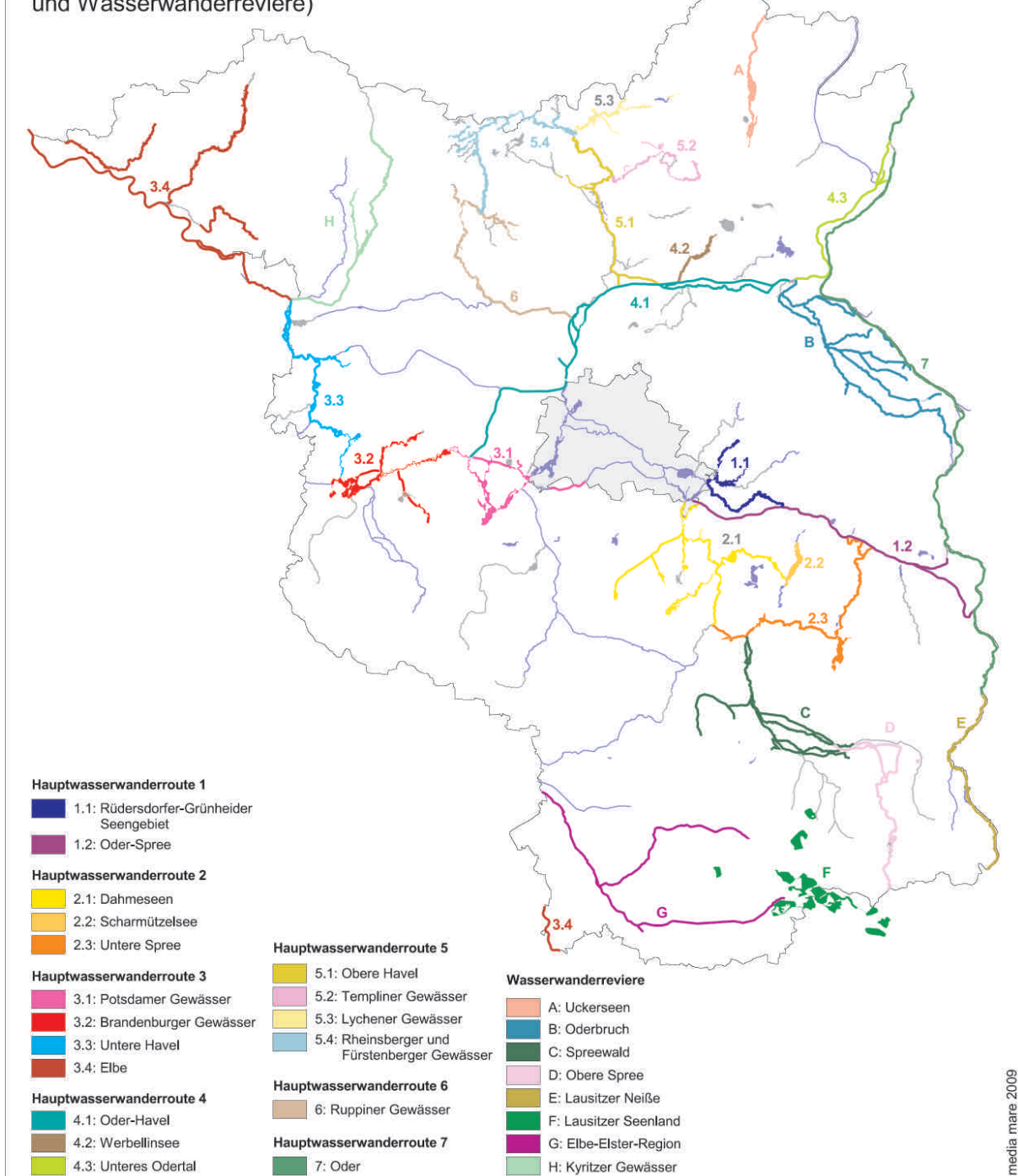
Tab. 5: Wasserwanderreviere im wep3



Karte 6: Die Hauptwasserwanderrouten im Land Brandenburg

Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg Fortschreibung - wep 3

Gewässereinteilung
(Hauptwasserwanderrouen mit Bereichen
und Wasserwanderreviere)



media mare 2009

Karte 7: Gewässereinteilung entlang der HWW und die Wasserwanderreviere im Land Brandenburg

3.2 Gewässereignung

Die Eignung von Gewässern für bestimmte Bootstypen ist ausschlaggebend für eine Bewertung der wassertouristischen Entwicklungspotenziale und Grundlage für die Formulierung von Zielvorstellungen (siehe Kapitel 4). Bei den Bootstypen wird grundsätzlich unterschieden zwischen muskelbetriebenen Booten, zu denen sowohl Ruderboote, Kanus, Kajaks und Kanadier als auch kleine Segelboote ohne Motorenantrieb (Jollen) zählen, und motorisierten Booten (Motorboote/ -yachten, größere Segelboote und

-yachten, die aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichts zwecks Manövrierbarkeit mit Hilfsmotoren ausgestattet sind). Hausboote sind Motorboote, die als Wohn- und Transportmittel für den Urlaub auf Binnengewässern, ähnlich dem Caravaning an Land, genutzt werden. Da für das Segeln im Binnenland besondere Gewässervoraussetzungen notwendig sind (weite Wasserflächen, Wind) bildet diese Sportart in Karte 8 eine eigene Kategorie. Mithilfe von Piktogrammen wird die Eignung der brandenburgischen Gewässer nach Bootstypen veranschaulicht.

Hauptwasserwanderoute 1

Die **HWWR 1** wurde in zwei Gewässerbereiche aufgeteilt: das Rüdersdorfer-Grünheider Seengebiet (1.1) und der Bereich Oder-Spree (1.2). Das Rüdersdorfer-Grünheider Seengebiet ist für nahezu alle Sportboote geeignet, wobei die Müggelspree und ein Teil der Löcknitz ausschließlich dem muskelbetriebenen Wassersport vorbehalten sind. Der Bereich Oder-Spree, der die Berliner Spree über den Oder-Spree-Kanal mit der Oder verbindet, ist Teil eines Rundkurses, der gemeinsam mit der HWWR 2 gebildet wird („Märkische Umfahrt“). Der Abschnitt des Oder-Spree-Kanals, der als Verbindung zwischen Berlin und dem polnischen Westschlesien dient, wird durch die Berufsschifffahrt genutzt. Deshalb ist dieser Gewässerabschnitt vor allem für motorbetriebene Sportboote geeignet. Der Freizeitverkehr nutzt diese Wasserstraße derzeit noch gering.

Hauptwasserwanderoute 2

Die **HWWR 2** gliedert sich in drei Teilbereiche: die Dahmeseen (2.1), einschließlich des Nottekanals, der Teupitzer und Storkower Gewässer, der Scharmützelsee (2.2) und der Teilbereich Untere Spree (2.3). Die Dahmeseen und der Scharmützelsee sind für das Befahren mit motorisierten und muskelbetriebenen Sportbooten gleichermaßen geeignet und dienen wegen ihrer Nähe zu Berlin als Naherholungsgebiete. Im Zusammenhang mit der HWWR 1 besteht ab Berlin-Schmöckwitz die Möglichkeit zur Rundfahrt über die schiffbaren Landesgewässer Dahme und den Dahme-Umflutkanal bis zur Unteren Spree bei Leibsch und anschließend die Spree abwärts bis zum Oder-Spree-Kanal bei Neubrück. Diese Rundfahrt wird als „Märkische Umfahrt“ von der Region touristisch vermarktet. Sie ist in ihrer Gesamtheit derzeit nur für kleine Boote gewährleistet. Engpässe sind die Wehre in Märkisch-Buchholz¹⁷, die für Boote bis max. 300 kg Gewicht über eine Bootsschleppe passierbar sind, und die Schleusengruppe Leibsch, die für Schiffe bis maximal 10 Metern Länge und bis ca. zwei Metern Höhe ausgelegt ist. Der Dahme-Umflutkanal gehört der Gewässerklasse C (Fahrrinnenbreite max. 8,90 m, Fahrrinntiefe 1,10 m und lichte Höhe 3,00 m) an. Die Wassertiefe des Dahme-Umflutkanals wird von den Wasserverhältnissen der Spree bestimmt, die ab Leibsch in den Kanal geleitet wird.

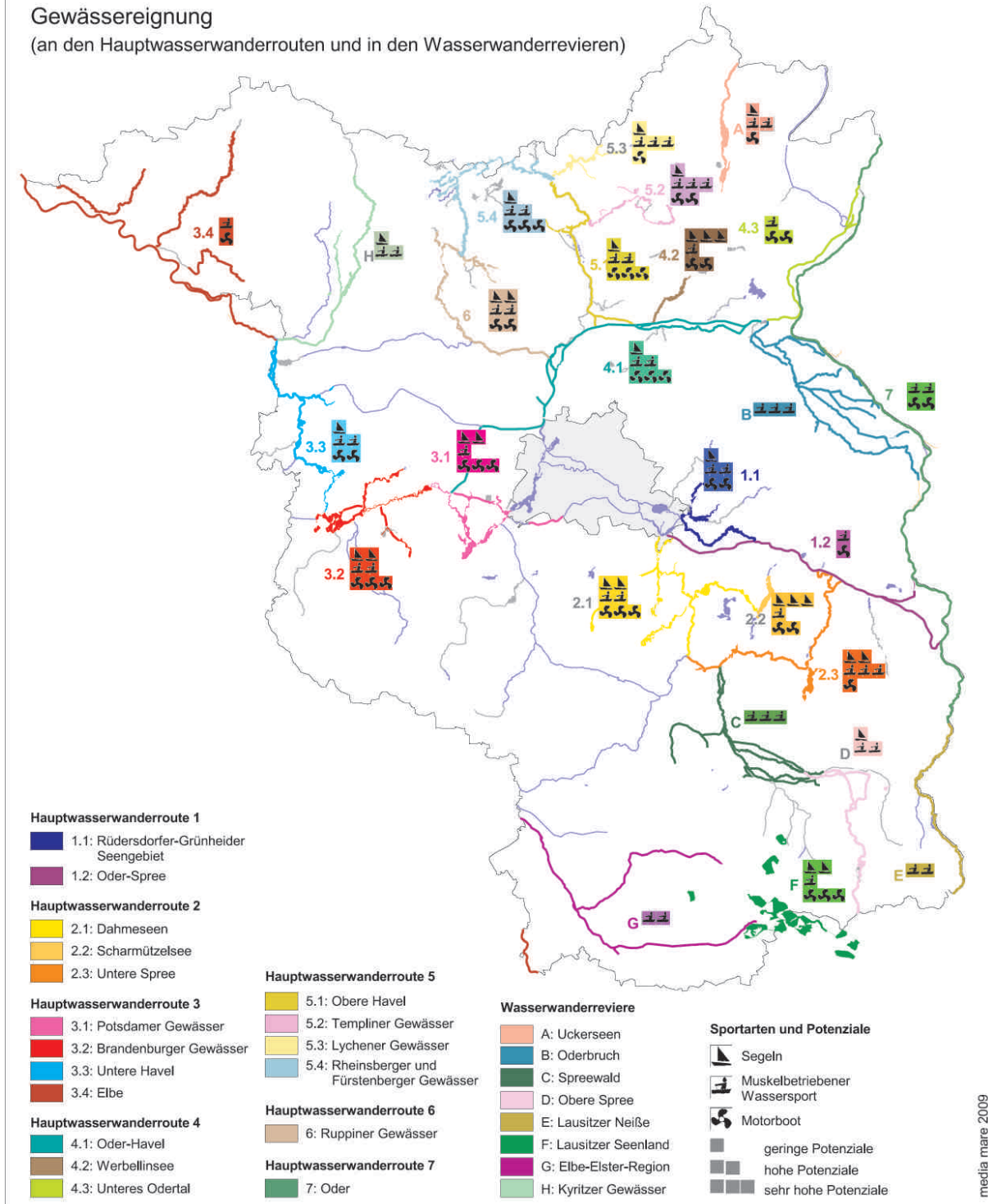
Der Scharmützelsee und die Storkower Gewässer sind traditionelle Segelreviere, die über eine umfangreiche wassertouristische Infrastruktur verfügen. Der Schwielochsee und die Teupitzer Gewässer eignen sich ebenfalls gut für Segler. Alle Gewässer der HWWR 2 sind gut geeignet für die Nutzung durch muskelbetriebene Sportboote (Kanus, Ruderboote). Einschränkungen, die sich aus den Schutzgebietsverordnungen „Streganzsee-Dahme“, „Mahnigsee-Dahmetal“, „Dahmetal bei Briesen“ und „Urstromtal bei Golßen“ ergeben, sind zu beachten.

¹⁷ Inzwischen wird in der Region über eine Alternative mit einer mobilen Slipanlage nachgedacht, mit der die beiden Wehre für Boote aller Größen passierbar wären; gemäß Mitteilung des Tourismusverbandes Seenland Oder-Spree vom Februar 2009.

Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg Fortschreibung- wep 3

Gewässereignung

(an den Hauptwasserwanderrouten und in den Wasserwanderrevieren)



media mare 2009

Karte 8: Gewässereignung an HWWR und in den WWR

Hauptwasserwanderroute 3

Die **HWWR 3** wurde in vier Teilbereiche untergliedert: die Potsdamer Gewässer (3.1), die Brandenburger Gewässer (3.2), der Bereich der Unteren Havel (3.3) und der Bereich der Elbe (3.4), der im Nordwesten Brandenburgs als Grenzfluss zu Sachsen-Anhalt fungiert. Mit gut 160 km befahrbaren Wasserwegen von der Glienicker Brücke bis nach Pritzerbe verfügen die Potsdamer und Brandenburger Gewässer über gute Gewässervoraussetzungen für jeden Bootstyp. Bei Einbeziehung der Nachbargewässer (Berliner Havelseen und Untere Havelniederung) ergibt sich sogar eine Gesamtlänge von gut 260 km schiffbaren Kilometern. Mit Ausnahme der für Motorboote gesperrten Gewässer Wublitz und der Abschnitte des Rietzer Sees (Emstergewässer), die außerhalb der Fahrrinne liegen, sind alle Gewässer entlang dieser Route für das motorisierte Wasserwandern gut geeignet.

Aufgrund der vielen Seen und segelbaren Flussabschnitte sind vor allem die Bereiche der Potsdamer und Brandenburger Havelseen und die Hohennauener Seen für Segler gut geeignet. Durch die Weite der Gewässer, den häufigen Wechsel zwischen Fluss- und Seenabschnitten und die Verbundenheit aller Wasserwege finden Kanuten überall entlang der Route gute Bedingungen vor.¹⁸ Der Teilbereich der Elbe ist vor allem aufgrund der naturnahen Landschaft ein interessantes Wassersportrevier. Die Nebenflüsse der Elbe (Löcknitz, Stepenitz und Karthane) sind grundsätzlich für das Befahren mit dem Kanu geeignet. Es gilt die Verordnung zum Landschaftsschutzgebiet „Brandenburgische Elbtalau“, nach der das Befahren der Gewässer mit motorisierten Sportbooten außerhalb der Bundeswasserstraße und der schiffbaren Landesgewässer verboten ist. Für den muskelbetriebenen Wassersport (Kanu) bestehen Einschränkungen in den Bereichen der Naturschutzgebiete an der Karthane (NSG „Wittenberge-Rühstädter Elbniederung“), an der Stepenitz (NSG „Stepenitz“) und an der Löcknitz (NSG „Gandower Schweineweide“).

Hauptwasserwanderroute 4

Die **HWWR 4** untergliedert sich in die Teilbereiche Oder-Havel (4.1), Werbellinsee (4.2) und Unteres Odertal (4.3). Der Bereich Oder-Havel schließt den Havelkanal, den Oder-Havel-Kanal und den Finowkanal mit ein. Dieser Abschnitt ist aufgrund der hohen Frequentierung durch die Berufsschifffahrt für die Freizeitschifffahrt nur für motorisierte Sportboote empfehlenswert. Die Charterbescheinigung schließt diese Gewässer, außer den Finowkanal, nicht mit ein. Mit der Wiederschiffbarmachung des Werbellinkanals wird der Werbellinsee an den Finowkanal angebunden und eröffnet der Freizeitschifffahrt neue Perspektiven. Neue Gewässer für die Nutzung der Charterbescheinigung entstehen durch die Wiederschiffbarmachung der westlichen Umfahrung Oranienburgs (Malzer Kanal) von Norden und die Öffnung der Oranienburger Havel. Eine Umfahrung des stark durch die Berufsschifffahrt frequentierten Oder-Havel-Kanals, einschließlich der Schleuse Lehnitz, wird gewährleistet.

Der Werbellinsee ist aufgrund seiner Ausdehnung ideal für das Segeln. Der Oder-Havel-Kanal ist vorrangig für motorisierte Sportboote geeignet, die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße und die Untere Oder eignen sich auch für Kanu und Rudern. Die Gewässer im Poldergebiet des Nationalparks Unteres Odertal sind gesperrt. Im Bereich Schwedt/ Oder werden jedoch geführte Kanutouren im Nationalpark angeboten.

Hauptwasserwanderroute 5

Die **HWWR 5** untergliedert sich in vier Teilbereiche: Obere Havel (5.1), Templiner Gewässer (5.2), Lychener Gewässer (5.3), Rheinsberger und Fürstenberger Gewässer (5.4). Grundsätzlich sind diese nördlichen brandenburgischen Gewässer für alle Bootstypen geeignet und befahrbar. Sie gehören zu den am stärksten durch die Freizeitschifffahrt frequentierten Gewässern Brandenburgs. Die Templiner und die Lychener Gewässer sind aufgrund ihrer vielfältigen Gewässerstruktur, ihrer Lage, etwas ab-

¹⁸ Der Emsterkanal ist für motorisierte Boote nur im Fahrwasser befahrbar aufgrund des Naturschutzgebietes „Rietzer See“ und eines Vogelschutzgebietes. Wegen der steten Versandung müsste hier die Fahrrinne erneuert werden.

seits vom Hauptstrom auf der Havel, und der teilweise für motorbetriebene Boote gesperrten Seen gut geeignet für den muskelbetriebenen Wassersport. Die Lychener Gewässer sind zudem das Anschlussrevier von den Feldberger Gewässern in Mecklenburg-Vorpommern. Die Fürstenberger und Rheinsberger Gewässer stellen die Verbindung zur Mecklenburger Seenplatte, zur Müritz und, in größerem Umfang über die Müritz-Elde-Wasserstraße, zur Elbe her. Durch die Wiederschiffbarmachung des Langen Trödels für motorisierte Sportboote kann sowohl ein Umfahren des stark durch die Berufsschifffahrt frequentierten Oder-Havel-Kanals erreicht als auch gleichzeitig die Gewässerbereiche, die mit der Charterbescheinigung befahrbar sind, erweitert werden. Es würde eine direkte Verbindung zum Finowkanal geschaffen werden und somit sogar zum Werbellinsee. Im Rahmen des derzeit noch laufenden NSG-Verfahrens zur Schnellen Havel wird eine Befahrensregelung für Kanuten angeregt, um dieser Nutzergruppe eine Alternative zum Umfahren des Vosskanals zu bieten.

Hauptwasserwanderoute 6

Die **HWWR 6** umfasst die Ruppiner Gewässer, die für alle Sportboote befahrbar und gut geeignet sind. Die Entwicklungspotenziale für den muskelbetriebenen Wassersport werden hoch eingeschätzt. Dies ist innerhalb der Region anerkannt und wird, vor allem durch den Naturpark Stechlin-Ruppiner Land, unterstützt.

Hauptwasserwanderoute 7

Die **HWWR 7** bezeichnet die gesamte Oder von Ratzdorf bis zur polnischen Grenze bei Mescherin. Die Oder ist immer schon Verbindungsweg zwischen der Mark Brandenburg, der Lausitz und Schlesien zur Ostsee gewesen und gilt für die Freizeitschifffahrt als Durchgangsrevier ohne größere Aufenthaltsoptionen. Aufgrund der Tatsache, dass die Oder jahrzehntelang Grenzfluss war, blieb ihre Naturbelassenheit bewahrt. Die Befahrbarkeit des 160 km langen Abschnittes der Grenzoder ist geprägt durch jahreszeitlich bedingte Extremwasserstände. Monatelange Trockenzeiten bedeuten zeitweise Stillstand für die Schifffahrt aufgrund zu geringer Wassertiefen. Eisgang im Winter lässt die Oder unschiffbar werden und die immer wiederkehrenden Hochwassersituationen sind zusätzliche Hemmnisse für die Schifffahrt. Vor allem wegen der Gefahr des Niedrigwassers ist die Eignung für größere motorisierte Sportboote teilweise eingeschränkt. Für das Befahren mit muskelbetriebenen Sportbooten ist die Oder gut geeignet.

Nach Inkrafttreten des Schengener Abkommens im Jahr 2008 wurde die Nutzung beider Ufer der Oder für die Freizeitschifffahrt möglich und steigerte die Attraktivität des Flusses für das Wasserwandern. Für den Bereich „mittlere Oder“, von Stromkilometer 416 auf polnischem Gebiet bis 617,5 (Warthemündung), gibt es bereits eine deutsch-polnische kommunale Zusammenarbeit für die Entwicklung wassertouristischer Infrastruktur. Vor diesem Hintergrund wird v.a. für den motorbetriebenen Wassersport Entwicklungspotenzial gesehen. Die Stadt Eisenhüttenstadt strebt an, sich als „Zwei-Wasser-Stadt“ zwischen Oder-Spree-Kanal und Oderstrom zu profilieren. Insofern wird die Entwicklung Eisenhüttenstadts zugleich positive Auswirkungen auf die HWWR 1 haben. Mit der Warthemündung in die Oder bei Küstrin/ Kostrzyn öffnet sich in östlicher Richtung auf polnischem Gebiet ein ausgedehntes Wasserstraßennetz mit jahrhundertealter Entwicklungsgeschichte. Die Achsen bilden die Flüsse: Oder, Weichsel, Warthe und Netze. Die Flüsse sind durch Kanäle und Seen verbunden und ermöglichen damit einen Rundkurs, der u.a. die Städte Poznan, Konin und Bydgoszcz einschließt. Über die Weichsel besteht zudem die Möglichkeit, Danzig oder Warschau zu erreichen. Als Erweiterung der HWWR 7 wird dieses Wasserstraßennetz zukünftig an Bedeutung sowohl für den motorisierten als auch den muskelbetriebenen Wassersport gewinnen. In länderübergreifenden Kooperationen werden bereits Entwicklungsmöglichkeiten diskutiert.

Wasserwanderrevier A: Uckerseen

Das Wasserwanderrevier *Uckerseen* eignet sich gut für den muskelbetriebenen Wassersport. Der Unteruckersee ist schiffbares Landesgewässer. Auf dem Oberuckersee ist das Befahren für Motorboote aufgrund des Naturschutzstatus nur mit Sondergenehmigung erlaubt. Der Unteruckersee ist für das Segeln gut geeignet. Durch die Verbindung über die Ucker, die in Mecklenburg-Vorpommern zur Uecker wird, besteht die Möglichkeit, mit dem Kanu bis zum Stettiner Haff und weiter zu wandern.

Wasserwanderrevier B: Oderbruch

Die Alte Oder entspringt nördlich von Lebus und mündet bei Hohensaaten in die Oder. Sie führt auf einer Länge von 79 km durch das landschaftlich reizvolle *Oderbruch*. Mit einer Fläche von 800 km² gilt es als größtes zusammenhängendes Flusspoldergebiet in Deutschland. Die Gewässerstruktur im Oderbruch ist vergleichbar mit dem Spreewald und stellt ein gut geeignetes Kanurevier dar. Ein Netz an kanutouristischer Infrastruktur ist bereits vorhanden, weist aber noch Lücken auf. Zudem ist die Unterhaltung für die fertiggestellte Infrastruktur derzeit noch ungeklärt. Für den naturnahen Kanutourismus bietet die Region jedoch hohe Potenziale.

Wasserwanderrevier C: Spreewald

Das Wasserwanderrevier *Spreewald* ist gut für den muskelbetriebenen Wassersport geeignet. Traditionell wird es durch sogenannte Spreewaldkähne in gewerblicher Nutzung befahren. Durch die in den letzten Jahren stark ansteigende Zahl von Kanutouristen im Spreewald werden zunehmend Konflikte zwischen Kanusport, den Kahnfährbetrieben und der naturverträglichen Nutzung der Spreewaldfließe hervorgerufen. Der Anstieg der Anzahl an Kanus im Spreewald, insbesondere durch den Ausbau von Verleihkapazitäten vor Ort, wird sich in den nächsten Jahren weiter fortsetzen. Die bereits jetzt vorhandenen konkurrierenden Nutzungsansprüche zwischen Kanutourismus und Naturschutz sowie innerhalb des Tourismus (Kanu vs. Kahn) werden sich weiter verschärfen. Laufende und geplante Renaturierungsvorhaben (z.B. durch Vattenfall südlich von Cottbus, Gewässerrandstreifenprojekt Spreewald, Krumme Spree) geben hierbei Chancen und Grenzen der Entwicklung vor. Sowohl touristische als auch naturschutzfachliche Belange sollten im räumlichen Zusammenhang mit dem Wasserwanderrevier D „Obere Spree“ und der Hauptwasserwanderoute 2 betrachtet werden.

Wasserwanderrevier D: Obere Spree

Das Wasserwanderrevier *Obere Spree* schließt sich südöstlich an den Spreewald an. Aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten eignet es sich gut für den muskelbetriebenen Wassersport. Entsprechende wassertouristische Infrastruktur befindet sich noch im Aufbau. Aufgrund zahlreicher Sohl-schwellen nördlich des Spremberger Sees ist das Revier vor allem für geübte Kanuten geeignet. Auf dem Spremberger Stausee besteht aufgrund der Ausdehnung der Wasserfläche die Möglichkeit zu segeln. Für Sportboote mit Elektromotor gibt es eine Sondergenehmigung.

Wasserwanderrevier E: Lausitzer Neiße

Das Revier *Lausitzer Neiße* gehört zu den jungen, sich in Entwicklung befindlichen Revieren, das ausschließlich für den muskelbetriebenen Wassersport geeignet ist. Die abwechslungsreiche Gewässerstruktur hält sowohl für Anfänger als auch für erfahrene Kanuten interessante Streckenabschnitte bereit. Abschnitte ohne Sohl-schwellen und sonstige Hindernisse und somit für Anfänger bzw. Gelegenheitspaddler geeignet, befinden sich zwischen Bad Muskau und Zarki Wielkie, zwischen Forst und Grieben und zwischen Guben und Ratzdorf/ Kosarzyn.

Wasserwanderrevier F: Lausitzer Seenland

Das Wasserwanderrevier *Lausitzer Seenland*, eine aus gefluteten ehemaligen Tagebauen entstehende Seenlandschaft, bietet mit etwa 14.000 ha Wasserfläche (davon ca. 6.000 ha im brandenburgi-

schen Teil) Potenziale, steht aber in weiten Bereichen noch am Anfang seiner Entwicklung. Die Seen können voraussichtlich ab dem Jahr 2017 vollständig genutzt werden. Der Senftenberger See besteht seit etwa 30 Jahren und wird zum Segeln und Motorboot fahren genutzt. Um den Inselbereich werden derzeit geführte Kanutouren angeboten. Das Lausitzer Seenland wird aus einem vernetzten Kernbereich, der auf brandenburgischer Seite den Senftenberger See, den Ilse-See, den Sedlitzer See, den Geierswalder See und den Partwitzer See mit sogenannten Überleitern verbindet, und aus Einzelseen (Bergheider See, Altdöberner See, Gräbendorfer See) bestehen. Die Seen werden zum Segeln und für den motorisierten Wassersport geeignet sein. Aufgrund der großen Wasserflächen wird die kanutouristische Eignung, vor allem für Anfänger, bei Wind und Wellenbildung eher kritisch gesehen. Die zukünftigen Seen werden den natürlichen Voraussetzungen nach vorrangig zum Segeln und (vorbehaltlich der wasserrechtlichen Zulässigkeit) für den motorisierten Wassersport geeignet sein.

Wasserwanderrevier G: Elbe-Elster-Region

Das Wasserwanderrevier *Elbe-Elster-Region* umfasst den Fluss Schwarze Elster und den Abschnitt der Elbe im äußersten Südwesten Brandenburgs. Die Schwarze Elster ist ausschließlich für das Befahren mit dem Kanu geeignet. Aufgrund von niedrigen Wasserständen ist ein durchgängiges und ganzjähriges Befahren des Reviers derzeit lediglich auf dem Abschnitt zwischen Bad Liebenwerda und der Grenze zu Sachsen-Anhalt gewährleistet.

Wasserwanderrevier H: Kyritzer Gewässer

Das Wasserwanderrevier der *Kyritzer Gewässer* umfasst die Dosse und die Kyritzer Seenkette (Kyritzer Ober- und Untersee). Die Seen eignen sich für das Befahren mit muskelbetriebenen Sportbooten, die Dosse nur gut für Kanus. Ihr Befahren ist aufgrund der zwölf Wehranlagen etwas mühsam, aber für Anfänger geeignet. Das Befahren des Kyritzer Untersees ist mit Sportbooten, die mit Elektromotoren ausgerüstet sind, erlaubt.

Kapitel 4 im weiteren Textverlauf berücksichtigt auch die Gewässereignung für die Fahrgastschifffahrt und enthält Empfehlungen zum Erhalt von Fahrgastschifffahrtsanlegern entlang der Hauptwasserwanderrouen. Diese sind begründet durch die in Tabelle 6 aufgeführten Fahrgastschifffahrtsbetriebe. Die Auflistung wurde von der IHK Potsdam zur Verfügung gestellt:

HWWR	Ort	WWR	Ort
1	Eisenhüttenstadt Groß Lindow Fürstenwalde/ Spree Grünheide (Mark) Strausberg	A	Nordwestuckermark
2	Friedland OT Leißnitz Storkow Bad Saarow	B	Bad Freienwalde Güstebieser Loose
3	Potsdam Schwielowsee OT Caputh Ketzin Brandenburg/ Havel Lenzen (Elbe) Wittenberge	C	Es bestehen zahlreiche Kahnbetriebe im Spreewald.
4	Joachimsthal Schwedt/ Oder Oderberg	F	Senftenberg
5	Fürstenberg/ Havel Zehdenick Templin Rheinsberg	H	Kyritz
7	Mescherin	Sonstige Gewässer	Bernau b. Berlin OT Birkholz Oberbarnim OT Bollersdorf Ahrensfelde OT Mehrow Panketal OT Schwanebeck

Tab. 6: Fahrgastschifffahrtsbetriebe im Land Brandenburg, Februar 2009; Quelle: IHK Potsdam

3.3 Gewässerfrequentierung

Mit Aussagen zur Frequentierung der brandenburgischen Gewässer können sowohl Entwicklungstrends identifiziert als auch Konfliktpotenziale benannt werden. Für diese Aussagen sind die Statistiken zu Schleusungsvorgängen von Sportbooten, die die Wasser- und Schifffahrtsämter und das Landesumweltamt Brandenburg erheben, ausgewertet worden. In die Betrachtung hat man die in Tabelle 7 aufgelisteten und in Karte 9 dargestellten Schleusen einbezogen.

1 Schleusen auf der Spree-Oder-Wasserstraße		4 Schleusen auf der Havel-Oder-Wasserstraße	
1	Woltersdorf (BW)	37	Schönwalde (BW)
2	Wernsdorf (BW)	38	Lehnitz (BW)
3	Fürstenwalde (BW)	39	Ruhlsdorf (BW)
4	Kersdorf (BW)	40	Leesenbrück (BW)
5	Eisenhüttenstadt (BW)	41	Grafenbrück (BW)
2 Schleusen auf Dahme, Dahme-Umflutkanal, Unterer Spree (und Nottekanal)		42	Schöpfurt (BW)
6	Mellensee, Nottekanal (LW)	43	Heegermühle (BW)
7	Mittenwalde Nottekanal (LW)	44	Wolfswinkel (BW)
8	Mittenwalde Gallun Kanal (LW)	45	Drahthammer (BW)
9	Königs Wusterhausen (LW)	46	Kupferhammer (BW)
10	Neuhaus, Neuhauser Speisekanal (LW)	47	Eberswalde (BW)
11	Wergensee (LW)	48	Ragöse (BW)
12	Beeskow (LW)	49	Stecher (BW)
13	Kossenblatt (LW)	50	Schiffshebewerk Niederfinow (BW)
14	Alt Schadow (LW)	51	Liepe (BW)
15	Leibsch, Spree (LW)	52	Hohensaaten Ost (BW)
16	Leibsch, Dahme-Umflutkanal (LW)	53	Hohensaaten West (BW)
17	Hermisdorfer Mühle (LW)	54	Schwedt (Schwedter Querfahrt; BW)
18	Prieros (Dahme) (LW)	55	Rosenbeck (BW)
19	Neue Mühle (LW)	56	Eichorst (BW)
20	Kummersdorf (BW)	5 Schleusen auf der Oberen-Havel-Wasserstraße	
21	Storkow (BW)	57	Liebenwalde (BW)
22	Wendisch Rietz (Scharmützelsee; BW)	58	Bischofswerder (BW)
23	Glubig (Scharmützelsee; BW)	59	Zehdenick (BW)
3 Schleusen auf der Unteren Havel- Wasserstraße (und in Kleinmachnow)		60	Marienthal (BW)
24	Quitzebel (BW)	61	Schorfheide (BW)
25	Havelberg (Sachsen-Anhalt; BW)	62	Kannenburg (BW)
26	Garz (Sachsen-Anhalt; BW)	63	Templin (BW)
27	Gülper Wehr mit Kahnschleuse (LW)	64	Zaaren (BW)
28	Molkenberg (Wehr mit Kahnschleuse; Sachsen-Anhalt, LW)	65	Regow (BW)
29	Grütz (BW)	66	Bredereiche (BW)
30	Rathenow, Hauptschleuse (BW)	67	Himmelpfort (BW)
31	Rathenow 2, Stadtschleuse (BW)	68	Fürstenberg (BW)
32	Bahnitz (BW)	69	Steinavel (BW)
33	Wusterwitz (BW)	70	Strasen (BW)
34	Brandenburg (Stadt; BW)	71	Wolfsbruch (Kleinzerlang; BW)
35	Brandenburg, Vorstandschleuse (BW)	72	Canow (Mecklenburg-Vorpommern; BW)
36	Kleinmachnow (BW)	73	Diemitz (Mecklenburg-Vorpommern; BW)
		6 Schleusen auf den Ruppiner Gewässern	
		74	Pinnow (Oranienburger Kanal; BW)
		75	Tiergarten (LW)
		76	Hohenbruch (LW)
		77	Hakenberg/ Fehrbellin (LW)
		78	Altfriesack (LW)
		79	Alt Ruppin (LW)

Tab. 7: Auflistung der betrachteten Schleusenstandorte (BW = Bundeswasserstraße; LW = Landeswasserstraße)

Nicht für alle Schleusen im Land Brandenburg existieren vollständige Datensätze, da ein Großteil in den letzten Jahren auf Automatikbetrieb umgestellt wurde. Dies gilt beispielsweise für die Schleusen

Kossenblatt (13), Leibsch (15 und 16) oder Beeskow (12). In diesen Fällen konnte die Anzahl der geschleusten Boote nur geschätzt werden. Andere Datensätze sind lückenhaft aufgrund von Baumaßnahmen, Hoch- oder Niedrigwasser oder der zeitweisen Schließung von Schleusen. Für die Gewässer im Süden Brandenburgs (Lausitzer Seenland, Schwarze Elster) und auch für die Potsdamer Gewässer können nur schwer Aussagen zur Frequentierung vorgenommen werden, da es in diesen Gewässern keine Schleusen gibt bzw. im Lausitzer Seenland erst zukünftig geben wird. An einigen Punkten wurde die Schleusenstatistik durch Daten aus Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt ergänzt. Die 55 „Kahnschleusen“ im Spreewald erheben keine Daten, sodass auch für diese Gewässer Aussagen zur Frequentierung anhand der Schleusenzahlen nur schwer belegt werden können.

Um die Frequentierungen entlang der Hauptwasserwanderrouen vergleichen zu können, erfolgte anhand der errechneten Mittelwerte der Jahre 1997 bis 2007 eine Klassifizierung in sechs Kategorien (vgl. Tab. 8). Kategorie I bezeichnet die Schleusenstandorte mit den geringsten Frequentierungszahlen (bis 1.000 geschleuste Sportboote im Jahr) und Kategorie VI bezeichnet die Standorte mit den höchsten Frequentierungszahlen (über 30.000 geschleuste Sportboote pro Jahr). In Karte 9 sind die Schleusenfrequenzierungen für die in Tabelle 7 benannten Standorte dargestellt.

Kategorien					
I	II	III	IV	V	VI
<1.000 geschleuste Sportboote/ Jahr	1.000 - 5.000 geschleuste Sportboote/ Jahr	5.000 - 10.000 geschleuste Sportboote/ Jahr	10.000 – 20.000 geschleuste Sportboote/ Jahr	20.000 – 30.000 geschleuste Sportboote/ Jahr	>30.000 geschleuste Sportboote/ Jahr

Tab. 8: Kategorisierung der Schleusenzahlen.

Entlang der HWWR 1 sind die meisten Schleusen der Kategorie II zuzuordnen. Die Schleuse in Eisenhüttenstadt (5)¹⁹ gehört der Kategorie I an und ist somit gering frequentiert. In den letzten Jahren wurden umfangreiche Ausbaumaßnahmen in Eisenhüttenstadt vorgenommen, sodass mit wachsenden Zahlen in den nächsten Jahren zu rechnen ist. In Zusammenarbeit mit polnischen Partnern wird eine gemeinsame Vermarktung und Entwicklung der „mittleren Oder“ für die motorisierte Freizeitschiffahrt angestrebt.²⁰ Die Schleuse Woltersdorf (Nr. 1) ist der Kategorie III zugeordnet und die höchst frequentierte Schleuse entlang der HWWR 1. Dies ist begründet durch die Nähe zu Berlin; der Stienitzsee ist ein beliebtes Ausflugsziel der Naherholung. Insgesamt wurden an allen Schleusen steigende Zahlen verzeichnet.

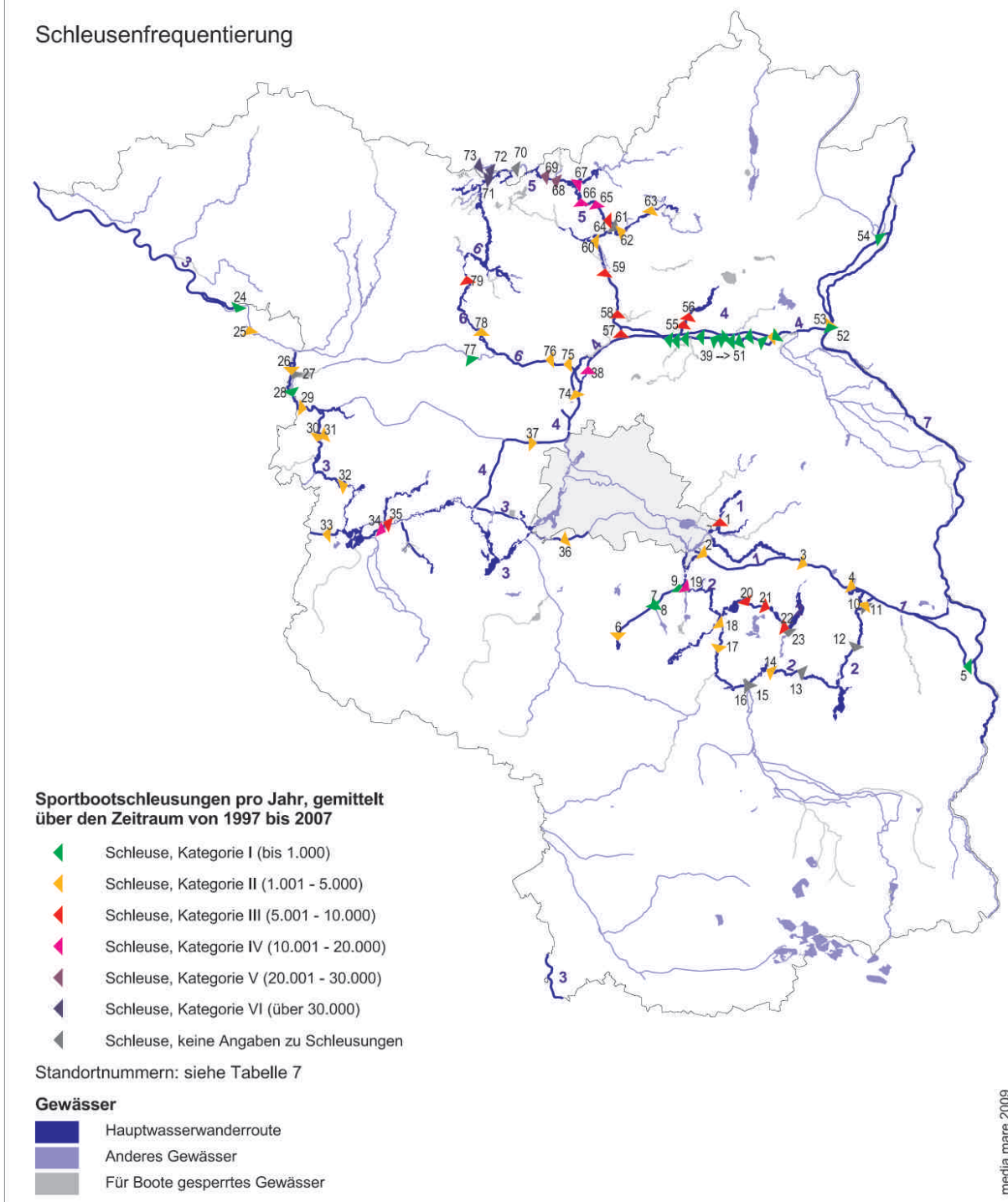
Entlang der HWWR 2 sind die Schleusen der Storkower Gewässer bis zum Scharmützelsee der Kategorie III zugeordnet. Die Schleuse Neue Mühle (19) gehört zur Kategorie IV und ist die am höchsten frequentierte Schleuse entlang dieser HWWR. Dieser nördliche Gewässerabschnitt der HWWR 2 scheint als Naherholungsgebiet der Berliner beliebt zu sein, zeigt aber, im Vergleich der Daten über einen Zeitraum von zehn Jahren, rückläufige Zahlen der geschleusten Boote. Die Schleusen des Notkanals sind nur wenig genutzt (Kategorie I), wobei die Schleuse am Mellensee höhere Zahlen aufweist. Dies ist begründet durch die Eröffnung eines Hydrobike-Verleihs, der die Schleusenzahlen steigen lässt. Die Schleusen zwischen Neubrück und Prieros (10 bis 18) gehören der Kategorie II an. Dieser südliche Teil der HWWR 2 kann im Gegensatz zu den nördlich von Prieros gelegenen Gewässern steigende Zahlen der geschleusten Boote verzeichnen.

¹⁹ Die Ziffern beziehen sich auf die Standortnummern der in Karte 8 dargestellten Schleusen.

²⁰ vgl. Stellungnahme Stadt Eisenhüttenstadt, Februar 2009.

Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg Fortschreibung - wep 3

Schleusenfrequentierung



Karte 9: Frequentierung der Schleusen im Land Brandenburg (und angrenzender Gewässer in Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern)

Entlang der HWWR 3 sind nahezu alle Schleusen der Kategorie II zuzuordnen. Die Schleusen der Stadt Brandenburg (34 und 35) zählen als einzige mehr als 5.000 geschleuste Sportboote pro Jahr und können somit als Indikator für die Beliebtheit der Brandenburger Havelseen herangezogen werden. Bei den Standorten Quitzöbel (24) und Molkenberg (28) handelt es sich um Wehre mit Kahnschleusen, was die geringeren Frequentierungszahlen (Kategorie I) rechtfertigt, da ausschließlich muskelbetriebene Sportboote gezählt wurden. Diese beiden Standorte weisen entlang der HWWR 3 ein überdurchschnittliches Wachstum auf.

Entlang der HWWR 4 fällt im Teilbereich Oder-Havel besonders die hohe Anzahl an Schleusen im Finowkanal (39 bis 51) auf. Sie gehören alle der Kategorie I an und können überdurchschnittliche Wachstumszahlen der geschleusten Sportboote vorweisen. Diese Entwicklung hängt mit der Öffnung des Finowkanals zusammen. Die Vorhaben zur Wiederschiffbarmachung des Langen Trödels, des Werbellinkanals und auch der Oranienburger Gewässer (Malzer Kanal, Oranienburger Havel; siehe auch WIN-Maßnahmen in Kapitel 3.7), die als Umgehung des führerscheinpflichtigen Oder-Havel-Kanals dienen sollen, werden durch die Entwicklung der Schleusenzahlen gestützt. Eine Besonderheit entlang der Route stellt die Schleuse Lehnitz (38) dar, die der Kategorie IV angehört und somit die höchst frequentierte Schleuse an der Route 4 ist. An dieser Schleuse ist in den Sommermonaten zu Spitzenzeiten mit langen Wartezeiten zu rechnen. Sie stellt ein „Nadelöhr“ der Route dar, denn alle Fahrzeuge, egal ob Berufs- oder Freizeitschiffahrt bzw. motorisierte oder muskelbetriebene Sportboote, die von Berlin in Richtung Mecklenburger Seenplatte unterwegs sind, müssen diese Schleuse passieren. Die Schleusen (55 und 56) zum Werbellinsee gehören zur Kategorie III und somit zu den höher frequentierten entlang der Route, was die Beliebtheit des Sees unterstreicht.

Entlang der HWWR 5 steigen die Schleusenzahlen in Richtung Mecklenburg-Vorpommern kontinuierlich an. Gehören die Schleusen Liebenwalde (57) und Bischofswerder (58) am „Anfang“ der Route noch der Kategorie III an, so sind die Standorte Fürstenberg (68) und Steinhavel (69) nahe der Grenze zu Mecklenburg-Vorpommern der Kategorie V und der Standort Wolfsbruch (71; Abb. 1) sogar der Kategorie VI zuzuordnen. Die Schleuse Wolfsbruch (siehe Abb.1) ist somit die höchst frequentierte Schleuse im Land Brandenburg. Da auch die nahe liegenden Schleusen Canow (72) und Diemitz (73) in Mecklenburg-Vorpommern der höchsten Kategorie (VI) zufallen, lässt sich schlussfolgern, dass es sich hier um ein beliebtes - Bundesland übergreifendes - Wassersportrevier handelt. Die Schleusenzugänge zu den Templiner (62 und 63) und Wentower Gewässern (60) führen in Sackgassen und sind mit der Kategorie II vergleichsweise gering frequentiert. Insgesamt sind für die meisten Schleusen entlang der Route 5 geringe Wachstumszahlen der geschleusten Sportboote zu verzeichnen. Einige Standorte (58, 60, 66 und 69) zeigen sogar abnehmende Zahlen. Überdurchschnittliche Wachstumszahlen weist die Schleuse Templin auf. Dies ist begründet durch die Wiedereröffnung der Schleuse im Jahr 2005.

Entlang der HWWR 6 lassen sich die Schleusen zumeist der Kategorie II zuordnen. Eine Erklärung dafür wäre, dass das Revier in einer Sackgasse endet. Die Schleuse Alt Ruppin (79) stellt eine Ausnahme dar (Kategorie III), hier scheinen die vergleichsweise hohen wassersportlichen Aktivitäten der ortsansässigen Bevölkerung Neuruppins die Zahlen positiv zu beeinflussen. Insgesamt wurde an den Schleusen der Route 6 ein rückläufiger Trend festgestellt, eine überraschende Ausnahme bildet die Schleuse Fehrbellin. Sie bildet gewissermaßen das Eingangstor zum Rhinowkanal, der ausschließlich für Kanus befahrbar ist.

Innerhalb der Wasserwanderreviere lagen keine Daten über geschleuste Sportboote vor.



Abb. 1: Die Schleuse Wolfsbruch (Kategorie VI).; Quelle: media mare, 2002.

3.4 Wassertouristische Infrastruktureinrichtungen

Neben der naturräumlichen Gewässer Ausstattung ist die infrastrukturelle Ausstattung ein zentrales Qualitätsmerkmal für den Wassertourismus. Das Vorhandensein einer auf die Belange der Bootsfahrer ausgerichteten Infrastruktur ist Grundvoraussetzung zur Ausübung und Entwicklung von Wassertourismus und Wassersport (siehe auch Kapitel 3.5). Zielgruppenübergreifend zählen dazu:

- ausreichende Wasserwanderplätze (Liege- und Anlegemöglichkeiten) für Boote,
- Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten für Boote und Bootsurlauber.

Wasserwanderplätze gemäß wep3

Der WEP, Teil II, unterteilt die Wasserwanderplätze im Land Brandenburg in drei Typen. Für die Fortschreibung (wep3) wurden diese durch einen weiteren Typ (Biwakplatz) ergänzt. In der Tabelle 9 werden die Anforderungen an die Wasserwanderplätze tabellarisch aufgeführt.

Unabhängig von ihrer Ausstattung sollten grundsätzlich alle Wasserwanderplätze die Möglichkeit einer einmaligen Übernachtung von Wasserwanderern mit muskelbetriebenen Sportbooten bieten. Wasserwanderliegeplätze und Wasserwanderstützpunkte haben mindestens 10 – 20 Gastliegeplätze. Es werden keine festen Distanz-Richtwerte für den Abstand der Wasserwanderstützpunkte untereinander vorgegeben, da vielfach auf bestehende Einrichtungen zurückgegriffen werden kann und sich eine Verdichtung des Netzes, in erster Linie an bestehenden Standorten (z.B. bei bestehenden Vereinseinrichtungen), anbietet. Insgesamt sollte jedoch die Entfernung von 40 km zwischen Wasserwanderstützpunkten und 20 km zwischen Wasserwanderliegeplätzen bzw. Liegeplätzen und Stützpunkten nicht überschritten werden.

Sofern es sich um Wasserwandereinrichtungen für bestimmte Sportarten handelt, sind diese entsprechend zu kennzeichnen. Ansonsten muss für alle Sportarten die Möglichkeit bestehen, die Infrastruktureinrichtungen zu nutzen. Die Vorhaltung von Gastliegeplätzen für Wasserwanderer (ohne feste Vermietung) und die öffentliche Zugänglichkeit der Wasserwanderplätze sind zwingende Kriterien für eine Förderung durch das Land Brandenburg (Nachweis nach Sportarten).

Anforderungen	Mindestausstattung	Mögliche zusätzliche Ausstattung
Biwakplatz (B)²²		
Rastplatz für Wasserwanderer zum Rasten und einmaligen Übernachten bei Nutzung der mitgeführten Wanderausstattung	<ul style="list-style-type: none"> - einfache Ein- und Ausstiegsstelle bzw. Anlegemöglichkeit - Informationstafel - Grillplatz oder Feuerstelle - Sitzmöglichkeit - Freifläche bis ca. 1.000 m² für kleine Biwakzelte/ Unterschlupfmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> - Schutzhütte - Komposttoilette - Bootslager (z.B. Bootskäfig) - eingrenzende Bepflanzung (nach örtlicher Gegebenheit)
Wasserwanderrastplätze (R)/ Anleger		
Anlegemöglichkeit mit Aufenthaltsbereich für Rast oder Pause (Übernachtung nur im Einzelfall [1 Nacht] bei vorhandenem Wasseranschluss und Toilette)	<ul style="list-style-type: none"> - Steg bzw. Uferbefestigung - Abfallentsorgung - Informationstafel 	<ul style="list-style-type: none"> - Freifläche ca. 300 m² (nach örtlicher Gegebenheit) - eingrenzende Bepflanzung (nach örtlicher Gegebenheit) - nach Möglichkeit, sofern u.a. aus Kostengründen vertretbar, Wasseranschluss und Toilette (auch Kompost- oder Chemietoilette o.Ä.) - benachbarte Gastronomie - Grillplatz
Wasserwanderliegeplätze (L)/ Steganlage		
mittelgroße Einzel- oder Mehrsteganlage für den mehrtägigen Aufenthalt	Mindestausstattung wie Rastplatz und zusätzlich mindestens: <ul style="list-style-type: none"> - Wasseranschluss, WC und Duschen - Abwasserentsorgung 	<ul style="list-style-type: none"> - Fäkalienentsorgung - Elektroanschluss (am Steg) - Parkplätze (nach örtlicher Gegebenheit) - Erste-Hilfe-Station - Gastronomie bzw. Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe - Kinderspielplatz (nach örtlicher Gegebenheit) - gute ÖPNV-Erreichbarkeit
Wasserwanderstützpunkte (S)/ Marinas		
Einrichtungen für den längeren Aufenthalt mit allen dafür notwendigen Voraussetzungen und zusätzlichen technischen Einrichtungen	Mindestausstattung wie Liegeplatz und zusätzlich mindestens: <ul style="list-style-type: none"> - Slipanlage und/ oder Kran - Altöl- und Bilgenwasserentsorgung 	<ul style="list-style-type: none"> - Benzin- und Dieseltankmöglichkeit - Werkstatt oder Reparaturmöglichkeit - Hafenermeister

Tab. 9: Typisierung der Wasserwanderplätze im Land Brandenburg (modifiziert nach WEP II und erweitert)

Das Angebot an Wasserwanderplätzen ist als Kette zu verstehen und wird somit in der Gesamtheit wirksam. Das heißt, dass die Förderung einzelner Maßnahmen im Zusammenhang zu sehen ist und die Begründung für eine Notwendigkeit bzw. für die Wirtschaftlichkeit der Einrichtung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzepts erfolgen muss. Bei konkurrierenden Maßnahmen ist der Erweiterung/ Ergänzung des Bestandes der Vorzug gegenüber der Neuerrichtung einzuräumen.²³ Ein wichtiges Ziel bleibt neben der Stärkung der Individualität der einzelnen Wassersportreviere und der punktuellen Schließung von Lücken weiterhin die Qualitätssteigerung an bestehenden Wassersportanlagen.

Strukturdefizite sind in der Gesamtbetrachtung des Landes Brandenburg kaum signifikant. Die Liegeplatzkapazitäten wurden innerhalb der letzten Jahre erhöht. Das Reiseland Brandenburg verfügte 2007 über rund 65 Marinas mit etwa 3.800 Bootsliegeplätzen sowie rund 300 Steganlagen.²⁴ Insgesamt wird von einer Liegeplatzkapazität von 150.000 Liegeplätzen²⁵ ausgegangen.

Die Einbindung von Vereinen hinsichtlich der Nutzung freier Gastliegeplätze für Wassertouristen ist eine konstante Größe. Gerade in wassertouristisch noch weniger nachgefragten Revieren erfüllen

²² Zur Einrichtung eines Biwakplatzes muss die Zustimmung des Eigentümers vorliegen. Unterschlupfmöglichkeiten werden im Rahmen der Wanderung mitgebracht. Bei fehlenden Müllentsorgungsmöglichkeiten sind Biwakreste eigenverantwortlich wieder mitzunehmen.

²³ vgl. Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (MBSJ; 1999): Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg – Teil II, Maßnahmen; S.7 ff.

²⁴ vgl. Ministerium für Wirtschaft (MW; 2007): Brandenburg baut den Wassertourismus weiter aus. (Pressemitteilung vom 20.01.2007 unter <http://www.wirtschaft.brandenburg.de>).

²⁵ vgl. Tourismus Marketing Brandenburg GmbH (TMB; 2007): Präsentation auf der IHK-Konferenz „Chancen und Perspektiven im Wassertourismus für das Land Brandenburg“ am 24.10.2007 in Brandenburg a.d. Havel.

Vereinsanlagen eine wichtige Versorgungsfunktion, da kommerzielle Anlagen wegen der geringen Nachfrage dort wirtschaftlich nicht tragfähig wären.

Aufgrund unterschiedlicher revierbezogener Attraktivitätspotenziale und der daraus resultierenden unterschiedlichen wassertouristischen Nachfrage ist es wirtschaftlich kaum vertretbar, eine gleichmäßige, flächendeckende Infrastruktur zu schaffen. Die unterschiedlichen naturräumlichen Gegebenheiten und kulturlandschaftlichen Eigenheiten können Impulsgeber für naturverträglichen Tourismus wie auch urbanes Erleben sein.

Insgesamt betrachtet hat sich die infrastrukturelle Ausstattung im Land in den letzten Jahren trotz einzelner Defizite merklich verbessert. Es fehlen noch punktuell Wasserwanderplätze, z.B. für das temporäre Anlegen in Städten mit direkter Wasseranbindung. Auch die Ausstattungssituation für den muskelbetriebenen Wassersport hat sich in den letzten Jahren quantitativ und qualitativ deutlich verbessert. Hervorzuheben sind vor allem die Uckermärkischen Seen oder ebenfalls das neu entstehende Wasserwanderrevier im Oderbruch. Auch wenn gerade im Hinblick auf ausgewiesene Biwakplätze noch Handlungsbedarf zu erkennen ist, unterstreichen die bereits vorhandenen Einrichtungen die Bedeutung des Landes Brandenburg als Wasserwanderland für alle Bootstypen.

Technische Infrastruktur

Defizite der gewässerbezogenen technischen Infrastruktur werden vor allem in der Passage von Schleusen für muskelbetriebene Sportboote gesehen. Aber auch Wehre und Sohlswellen können Hindernisse für den muskelbetriebenen Wassersport darstellen. Für motorisierte Sportboote gibt es bezüglich Bootstankstellen und Fäkalienentsorgung noch punktuelle Versorgungspässe.

Schleusen, Wehre und Sohlswellen

Die 58 brandenburgischen Schleusen an Bundeswasserstraßen und 19 Schleusen an den Landesgewässern sowie weitere 55 kleine „Kahnschleusen“ im Spreewald sind für den Wassertourismus nicht nur Ein- und Ausgangstore der Gewässerlandschaften, sondern wie die großen Besucherzahlen an einigen Schleusen zeigen, gleichzeitig ebenso Ausflugsziele für den „Landtourismus“. Eine Vielzahl derartiger wasserbaulicher Anlagen unterschiedlichster Genese steht zudem wegen ihrer technik-, verkehrs- und landesgeschichtlichen Bedeutung unter Denkmalschutz.²⁶ Bei hoher Frequentierung mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen der Berufs- und Freizeitschiffahrt können sie aber auch Hemmnis für die zügige Bewältigung der Fahrstrecke auf dem Wasser sein.

Schleusen als Knotenpunkte und Katalysatoren unterschiedlicher Bootstypen bergen zudem Konfliktpotenziale in sich, insbesondere in den sowohl von Motorbooten als auch Paddlern stark frequentierten Gewässern. Hohe Schleusenzahlen zeigen die Grenzen der Belastbarkeit der Gewässer auf. So muss an einigen Schleusen (z.B. Wolfsbruch) in den Sommermonaten zu Spitzenzeiten mit einer Wartezeit von bis zu fünf Stunden gerechnet werden. Um Konfliktpotenziale zu entspannen, sollte im Zuge zukünftiger Planungen zu Umbaumaßnahmen an Schleusen und Wehren grundsätzlich eine Trennung von muskelbetriebenem und motorisiertem Wassersport angestrebt werden. Als mögliche wasserbauliche Umbaumaßnahmen werden Einrichtungen wie Fisch-Kanu-Pässe (siehe Abb. 2 und 3), Kanupassagen, Kanurinnen und Bootsschleppen/ -wagen als notwendig errachtet, deren Errichten im Einzelfall nach Bedarf für Kanu oder Rudern geprüft werden muss. Bei weiteren Planungen sind Vertreter des organisierten Sports (Wassersportkommission des LSB Brandenburg e.V.), der Nationalen Naturlandschaften und des Denkmalschutzes miteinzubeziehen. Im Kapitel 4.3 werden die Schleusen- und Wehrstandorte aufgeführt, an denen Umbaumaßnahmen im Sinne des muskelbetriebenen Wassersports als sinnvoll errachtet werden.

²⁶ vgl. Mitteilung des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kultur vom 05. Februar 2009.



Abb. 2: Fisch-Kanu-Pass im Spreewald (am Wehr 21), Quelle: LKV Brandenburg e.V.

Infrastrukturmaßnahmen für den muskelbetriebenen Wassersport

Gewässer ohne Basisinfrastruktur sind für den muskelbetriebenen Wassersport nur bedingt nutzbar und wenig attraktiv. Zur Basisinfrastruktur für den muskelbetriebenen Wassersport zählen:

- Ein- und Ausstiegsstellen,
- Rastplätze mit Übernachtungsmöglichkeiten (Camping- und Biwakplätze, Pensionen und Hotels, Sportvereine),
- Versorgungsmöglichkeiten (u.a. Trinkwasser),
- Entsorgungsmöglichkeiten (Toiletten, Müll, Sanitär),
- Informationstafeln,
- Umgehungsmöglichkeiten an Schleusen,
- Umtragestellen an Wehren für Kanus (an kleinen Flüssen, bei kurzen und unkomplizierten Wegen).

Als eine zeitgemäße Variante zur Umgehung von Wehren und Schleusen werden Fisch-Kanu-Pässe²⁷ gesehen. Sohlschwellen können einerseits Hindernisse darstellen und andererseits die Attraktivität des Gewässers steigern, weil sie eine Abwechslung zu stillen Flussläufen bieten und somit auch erfahrene Paddler auf ihre Kosten kommen können. Die Überwindung darf aber kein Sicherheitsrisiko darstellen. Für Anfänger und Menschen mit Handicap müssen an Sohlschwellen einfache Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten geschaffen werden. In Revieren mit einer Nutzung durch den Rudersport müssen Umgehungsmöglichkeiten zugleich auf die Belange dieser Zielgruppe ausgerichtet werden.

Fehlende Infrastruktur ist in vielen Revieren nach wie vor ein Haupthemmnis für die Entwicklung des muskelbetriebenen Wassersports. Von einer Verbesserung der Infrastruktur profitieren alle Nutzergruppen. Rastplätze können genauso von Wanderern und Radwanderern oder Anglern genutzt wer-

²⁷ Im Einzelfall ist zu prüfen, ob der Bedarf besteht, alternativ einen auch für Ruderboote tauglichen Fisch-Boots-Pass zu errichten.

den. Kombinierte Fisch-Kanu-Pässe an Schleusen sind auch aus naturschutzfachlicher Sicht zu begrüßen. Die Kommunen profitieren durch den Attraktivitätsgewinn für Einheimische sowie Besucher und erreichen eine höhere Wertschöpfung durch den Tourismus. Vor diesem Hintergrund wäre es nur folgerichtig, wenn die Verbesserung der Infrastruktur als Aufgabe aller relevanten Nutzergruppen verstanden wird.²⁸



Abb. 3: Fisch-Kanu-Pass in Fürstenberg/ Havel (2008 fertiggestellt), Quelle: LKV Brandenburg e.V.

²⁸ vgl. Bundesvereinigung Kanutouristik e.V. (BKT; Hrsg.; 2005): Grundlagenuntersuchung zur Bedeutung und Entwicklung des Kanutourismus in Deutschland, Marburg.

Ver- und Entsorgung

Die Ausrüstung von Wassersportanlagen hinsichtlich der Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten ist ein wesentliches Merkmal für den Status der Infrastruktur und Bemessungsgröße für eine qualifizierte Weiterentwicklung.

Bootstankstellen (vgl. Tab. 10 und 11)

Fehlende Bootstankstellen führen dazu, dass Sportboote per Kanister betankt werden. Das führt zu erheblichen ökologischen Risiken für die Gewässer. Laut Betreibern lässt sich der Betrieb von reinen Bootstankstellen wirtschaftlich nicht betreiben – sie müssen Bestandteil einer Marina (Mischkalkulation) oder Werft sein oder in Verbindung mit einer Landtankstelle (PKW) in Wassernähe stehen.²⁹

Zurzeit bestehen folgende Bootstankstellen im Raum Berlin/ Brandenburg (siehe auch Karte 10):

HWWR	Standort	Treibstoffart
1	Eisenhüttenstadt (bisher nur für Berufsschifffahrt)	D
2	Königs Wusterhausen Zeuthen (nicht öffentlich) Goyatz	B/ D D B/ D
3	Brandenburg a. d. Havel (mehrere Standorte) Potsdam (mehrere Standorte) Rathenow OT Grütz Wittenberge	D/ S/ Bootsgas B/ D/ S/ Gemisch D/ S B/ D
4	Hohensaaten Hennigsdorf Oderberg	D D B/ D
5	Lychen Rheinsberg OT Kleinzerlang (Marina Wolfsbruch) Zehdenick	D B/ D B/ D
6	-	
7	-*	
WWR	-	
Berlin	Lichtenberg Spandau (mehrere Standorte) Köpenick (mehrere Standorte)	D D/ S/ Gemisch D/ S/ Solarenergie

Tab. 10: Bootstankstellen in Brandenburg und Berlin nach Treibstoffart (D=Dieselmotoren, B=Benzin, S=Super); Quelle: eigene Aufstellung, Februar 2009;

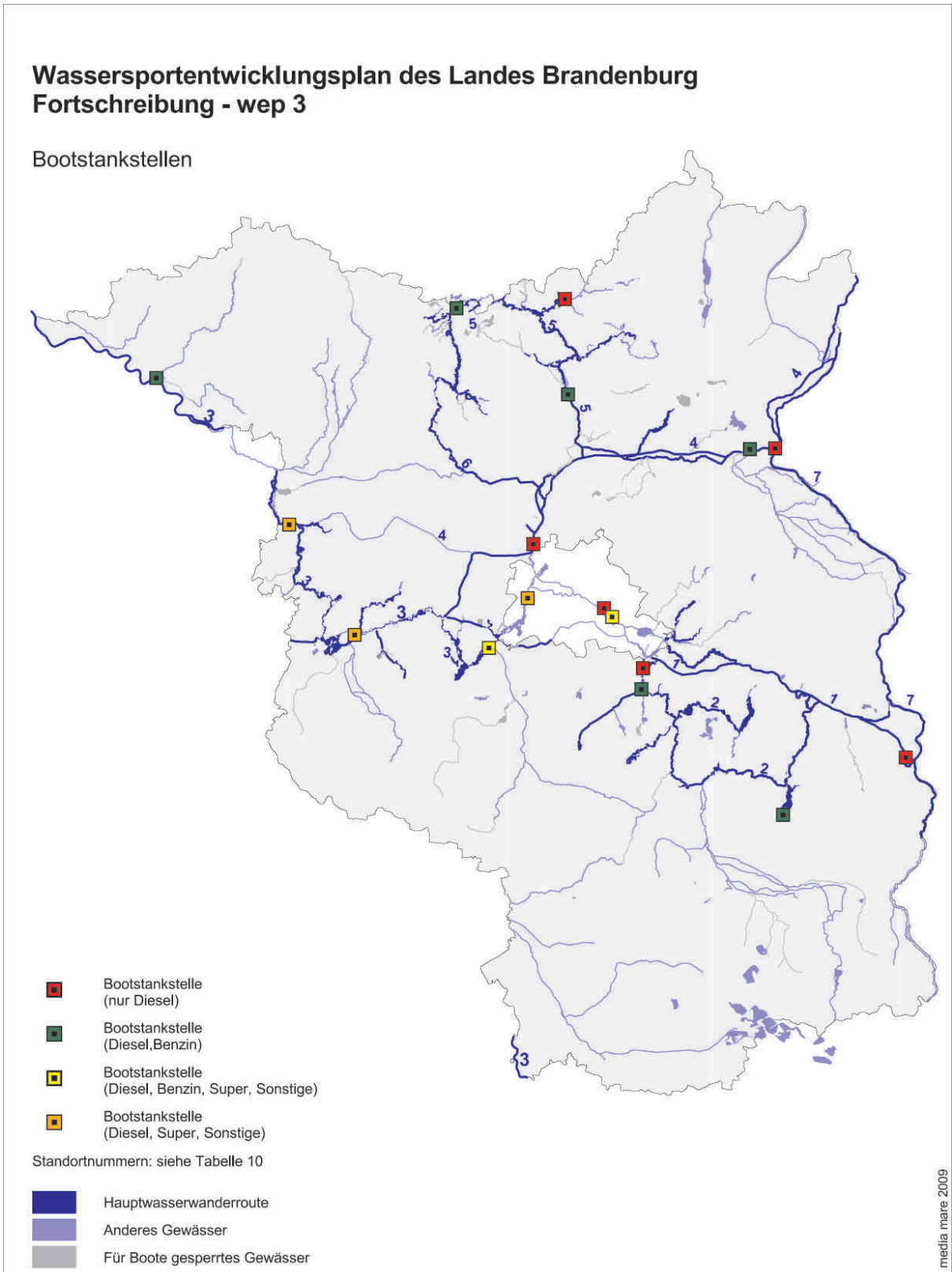
* Auf polnischer Seite ist die mobile Betankung größerer Boote mit extra ausgerüstetem Tank-LKW üblich (auf tel. Bestellung).

Das Land Brandenburg strebt an, eine Verdichtung des Netzes von Bootstankstellen an den Gewässern in erster Linie auf bestehende oder geplante Marinas, Werften oder ähnliche Infrastruktureinrichtungen zu beschränken, unter anderem um Belastungen für Natur und Landschaft zu begrenzen. Der Betrieb einer Bootstankstelle bedarf ungeachtet der technischen Ausführung zunächst einer eingehenden Standortprüfung. Die im Jahr 2001 in Betrieb genommene Bootstankstelle in Goyatz am Schwielochsee oder die Bootstankstellen in Potsdam und in der Marina Wolfsbruch werden stark frequentiert. Die Abgabemengen sind dennoch bei Weitem nicht mit denen im Straßenverkauf zu vergleichen, die Wirtschaftlichkeit steht hier außer Frage.³⁰ Eine größere Dichte mit Bootstankstellen ist, auch wenn es aus wassertouristischer Sicht wünschenswert wäre, vermutlich nur schwer realisierbar.³¹

²⁹ vgl. media mare (2004): Synthesebericht – Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Servicestation für Sportboote mit Wasser-tankstelle, Berlin.

³⁰ vgl. media mare (2004).

³¹ vgl. Ministerium für Wirtschaft (Hrsg.; 2001): Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Wassertourismus im Land Brandenburg, Potsdam; S. 8.



Karte 10: Bestehende Bootstankstellen im Land Brandenburg und Berlin (nach Treibstoffarten)

Für das Netz an Bootstankstellen für dieselbetriebene Boote, dazu gehören größere Sportboote, einschließlich Hausboote, mit eingebautem Motor, besteht lediglich punktueller Nachrüstungsbedarf. Defizite bestehen dagegen in der Versorgung mit Vergaserkraftstoffen (Benzin) für kleinere Boote mit Außenbordmotor (Zwei- oder Viertakter). Aus Gründen der Entfernung der Bootstankstellen untereinander und eines hohen Nutzungsaufkommens in einigen Gewässerbereichen, werden zusätzliche Bootstankstellen (mobil bzw. fest) in folgenden Bereichen als sinnvoll erachtet (siehe Tab. 11):³²

HWWR	Standort	Treibstoffart
1	Fürstenwalde Eisenhüttenstadt	B/ D B/ D
2	Scharmützelsee Beeskow	B/ D B
3	Werder (in Planung) Rathenow (Hohennauener See)	B B
4	Oranienburg Marienwerder oder Joachimsthal Hohen Neuendorf (in Planung) Schwedt/ Oder	B/ D B B/ D B/ D
5	Liebenwalde Fürstenberg/ Havel Templin	B B/ D B/ D
6	Neuruppin	B/ D
7	Eisenhüttenstadt Frankfurt (Oder)	B/ D B
WWR	Lausitzer Seenland (vorzugsweise am Nordufer des Sedlitzer Sees, da an diesem Standort auch ein Landeplatz für Wasserflugzeuge ausgewiesen ist. Bei Bedarf sind weitere Tankstellen in den Stadthäfen Senftenberg und Großräschen anzusiedeln und ggf. am Berghelder See (Solartankstelle).	alle Treibstoffarten

Tab. 11: Liste der empfohlenen Standorte für Bootstankstellen (sind vorzugsweise in größere bestehende Anlagen zu integrieren; D=Diesel, B=Vergaserkraftstoffe, auch Super)

Müll- und Fäkalienentsorgung (vgl. Tab. 12 und 13)

Das Thema „Entsorgung“ spielt auch im Wassersport eine immer größere Rolle. Dies liegt zum einen an den kontinuierlich steigenden Entsorgungskosten und zum anderen an gesetzlichen Regelungen (z.B. EU-Gesetze zur Wasserrahmenrichtlinie/ WRRL, Brandenburgisches Wassergesetz/ BbgWG), die den Schutz von Gewässern festlegen. Seit April 2008 bestehen für Sportboote über 12 m Länge auf der Ostsee eine Ausrüstungspflicht mit Fäkalientanks und die Pflicht zum Aushang von Müllentsorgungsvorschriften. Auf Binnengewässern gibt es derzeit noch keine vergleichbaren Verordnungen. Die „10 Goldenen Regeln“ appellieren an den Wassersportler, sorgsam mit Natur und Umwelt umzugehen. An nahezu allen Anlegern gibt es Möglichkeiten zur Entsorgung von Hausmüll. Im Wasserwanderrevier Oderbruch gibt es sogar ein Müllpfandsystem.

Die Einleitung von Fäkalien in Gewässer führt zur Verbreitung von Krankheitserregern und zu Störungen des Ökosystems. Voraussetzung für die fachgerechte Entsorgung sind bordseitige Tanks und landseitige Absaugstationen. Im Land Brandenburg sind flächendeckend Fäkalienentsorgungsstationen vorhanden. Fast jede größere Marina, aber ebenso einige Vereinsanlagen bieten diese Entsorgungsmöglichkeit an. Die Erfahrung hat allerdings gezeigt, dass die Anlagen nur selten genutzt werden. Die Gründe für die Nichtinanspruchnahme sind zahlreich: So verfügen beispielsweise die Charterschiffe der Hausbootflotten in Brandenburg, die als Destination oft Berlin ansteuern, allesamt über derart große Fäkalientanks, dass eine einwöchige Reise ohne zusätzliche Fäkalientankentleerung durchgeführt werden kann. Zum anderen sind es die zahlreichen kleinen und mittelgroßen Motor- und Segel-

³² Bei der Errichtung, einer wesentlichen Änderung und bei der Betreibung von Betankungsstellen für Wasserfahrzeuge sind die Anforderungen zum Schutz der Gewässer gemäß der Technischen Regel Wasser gefährdender Stoffe DWA-A 783 „Betankungsanlagen für Wasserfahrzeuge“ zu beachten. (Verwaltungsvorschrift des MLUV vom 14. Oktober 2006).

boote, die im Zweifel zwar über Fäkaltanks verfügen, diese aber je nach Bedarf direkt in die Gewässer einleiten. Aber auch verschiedene Größentypen von Absaugstutzen verhindern oftmals die Nutzungsmöglichkeit.³³ Fäkalienentsorgungsstationen gibt es an folgenden Standorten in Brandenburg und Berlin (Tab. 12):

HWWR	Standort
1	Eisenhüttenstadt
2	Beeskow Zeuthen Groß Köris Königs Wusterhausen Gussow Bad Saarow Goyatz
3	Pritzerbe Potsdam (Templiner See) Werder/ Havel (mehrere Möglichkeiten) Rathenow Brandenburg a. d. Havel (mehrere Möglichkeiten) Wittenberge
4	Schorfheide OT Eichhorst Hennigsdorf Schwedt/ Oder
5	Bredereiche Fürstenberg/ Havel (mehrere Möglichkeiten) Himmelpfort Rheinsberg (mehrere Möglichkeiten) Zehdenick
6	Lindow Neuruppin
7	-
Berlin	Lichtenberg Wannsee Köpenick (mehrere Möglichkeiten)

Tab. 12: Standorte von Fäkalienentsorgungsstationen in Berlin und Brandenburg, Quelle: eigene Aufstellung, Stand: Februar 2009 (Die Angaben erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.).

Eine bedarfsgerechte Ausstattung ist als Gemeinschaftsaufgabe von Bootseignern, Bootsbauern, Betreibern von Marinas und Vereins-Sportboothäfen zu lösen. Vorhandene Anlagen sollten nutzergerecht ausgestattet sein, gegebenenfalls ist eine Umrüstung der Absaugstutzen zu prüfen. An folgenden Standorten wäre ein Lückenschluss im Netz der Fäkalienentsorgung empfehlenswert (Tab. 13):

HWWR/ WWR	Standort
1	Fürstenwalde oder Müllrose
2	-
3	-
4	-
5	Templin
6	-
7	Frankfurt/ Oder
F	Lausitzer Seenland (vorzugsweise im Stadthafen Senftenberg oder Großräschen und am Nordufer des Sedlitzer Sees.)

Tab. 13: Liste der empfohlenen Lückenschlüsse für Fäkalienentsorgungsstationen, 2009

³³ vgl. media mare (2004).

Bilgenwasserentsorgung (vgl. Tab. 14)

Öl- und fetthaltige Betriebsabfälle bei Booten mit Maschinenantrieb werden als Bilgenwasser bezeichnet. Das Land Brandenburg subventioniert seit 1995 die Bilgenwasserentsorgung für Sportboote. Bis zum Jahr 2000 wurde die sogenannte Bilge den Booten kostenlos abgenommen. Mit Inkrafttreten des Abkommens der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wird das Verursacherprinzip angewendet. Das Land Brandenburg übernimmt seitdem einen erheblichen Teil der Kosten für die Bilgenwasserentsorgung im Interesse des Umweltschutzes. Die in Tabelle 13 aufgeführten Stationen sollen erhalten bleiben.

HWWR	Standort
1	Eisenhüttenstadt
2	Königs Wusterhausen Bad Saarow
3	Potsdam Brandenburg a. d. Havel
4	Hohensaaten Hennigsdorf Schwedt/ Oder
5	Rheinsberg Zehdenick
6	-
7	-
Berlin	Lichtenberg (Rummelsburger See) Spandau Köpenick

Tab. 14: Standorte der Bilgenwasserentsorgung, Quelle: eigene Erhebung, Februar 2009

3.5 Organisierter Wassersport im Land Brandenburg

Mit dem Wassersportentwicklungsplan unterstützt das Land Brandenburg auch die Entwicklung des organisierten Wassersports im Land Brandenburg. Betrachtet werden im Rahmen dieser Planung analog zum WEP, Teil I, und WEP, Teil II, die Sportarten Rudern, Kanu, Segeln, Seesport, Motorbootsport, Wasserski und Tauchsport. Im folgenden Kapitel wird der Status quo des organisierten Wassersports beleuchtet. Entwicklungsziele und Perspektiven des organisierten Wassersports sind im Kapitel 4 aufgeführt.

Auf den Gewässern des Landes Brandenburg sind neben den Mitgliedern einheimischer Vereine in sehr großer Zahl Sportlerinnen und Sportler aus Berliner Vereinen und anderen deutschen Bundesländern sowie aus dem Ausland unterwegs. Sie kommen entweder mit eigenen Booten oder leihen sich Boote aus. Grundsätzlich sind die Gewässeranforderungen des organisierten Wassersports nahezu deckungsgleich mit den Anforderungen des nicht organisierten Wassersports mit Ausnahme des Leistungssports, der eigenen Zielvorstellungen folgt. Veranstaltungen des Sports, wie beispielsweise Regatten, und die Öffnung von Vereinsanlagen für die öffentliche Nutzung sind von touristischer Bedeutung.

Bedeutung des organisierten Wassersports

Der Landessportbund Brandenburg e.V. (LSB) ist der Dachverband der in Vereinen organisierten Sportler des Landes. Mit über 300.000 Mitgliedern (2008) in ca. 2.900 Vereinen ist er die mitgliederstärkste gesellschaftliche Vereinigung im Land Brandenburg. Im LSB Brandenburg e.V. sind rund 60.000 Sportler ehrenamtlich tätig.³⁴ Mehr als 40 Prozent der Kinder und Jugendlichen des Landes erleben in den Sportvereinen eine umfassende Betreuung. Vor allem im ländlichen Raum sind es häufig Sportvereine, die Identifikation stiften. Von ihnen werden Veranstaltungen und Wettkämpfe durchgeführt, gehen Initiativen für die Ortsentwicklung aus und werden Traditionen gepflegt.

Insgesamt waren im Jahr 1996 rund 16.684 Wassersportler in Vereinen organisiert. 2002 betrug die Zahl ca. 16.122. Für das Jahr 2008 weist der LSB Brandenburg e.V. Mitgliedszahlen in Höhe von 15.579 Wassersportlern aus, d.h., etwa 5,2% aller Vereinsmitglieder sind Wassersportler. Zum Vergleich: In der Bundeshauptstadt Berlin sind ca. 32.444 Wassersportler organisiert. Das entspricht ca. 5,9% aller Vereinsmitglieder im LSB Berlin e.V.³⁵

Mit der Bildung einer Wassersportkommission hat der LSB Brandenburg e.V. der Bedeutung des Wassersports innerhalb des organisierten Sports Rechnung getragen und dem Wassersport so eine eigene Plattform eingerichtet. Die Wassersportkommission setzt sich aus folgenden sieben Wassersportverbänden zusammen:

- Verband Brandenburgischer Segler e.V.
- Landesruderverband Brandenburg e.V.
- Landes-Kanu-Verband Brandenburg e.V.
- Landesverband Motorbootsport Brandenburg e.V.
- Landesseeesportverband Brandenburg e.V.
- Landestauchsportverband Brandenburg e.V.
- Berlin-Brandenburger Wasserskiverband e.V.

Der Verband Brandenburgischer Segler e.V. stellt im Vergleich zu den anderen Wassersportverbänden die meisten Mitglieder (2007: 5.370), gefolgt vom Kanu- (2007: 2.622) und Rudersport (2007:

³⁴ vgl. Statistiken des LSB 2007 und 2008.

³⁵ vgl. <http://www.dosb.de>.

2.428). Die Mitgliederstatistik der einzelnen Wassersportverbände im Land Brandenburg weist über einen Vergleichszeitraum von zehn Jahren (1997-2007) einen leichten Mitgliederrückgang auf. Lediglich im Tauchsport und im Seesport blieben die Mitgliederzahlen nahezu konstant. Beim Wasserski sind Zuwächse zu verzeichnen (siehe Abb. 4). Eine Ursache der leicht rückläufigen Entwicklung ist vor allem im demografischen Wandel zu sehen.

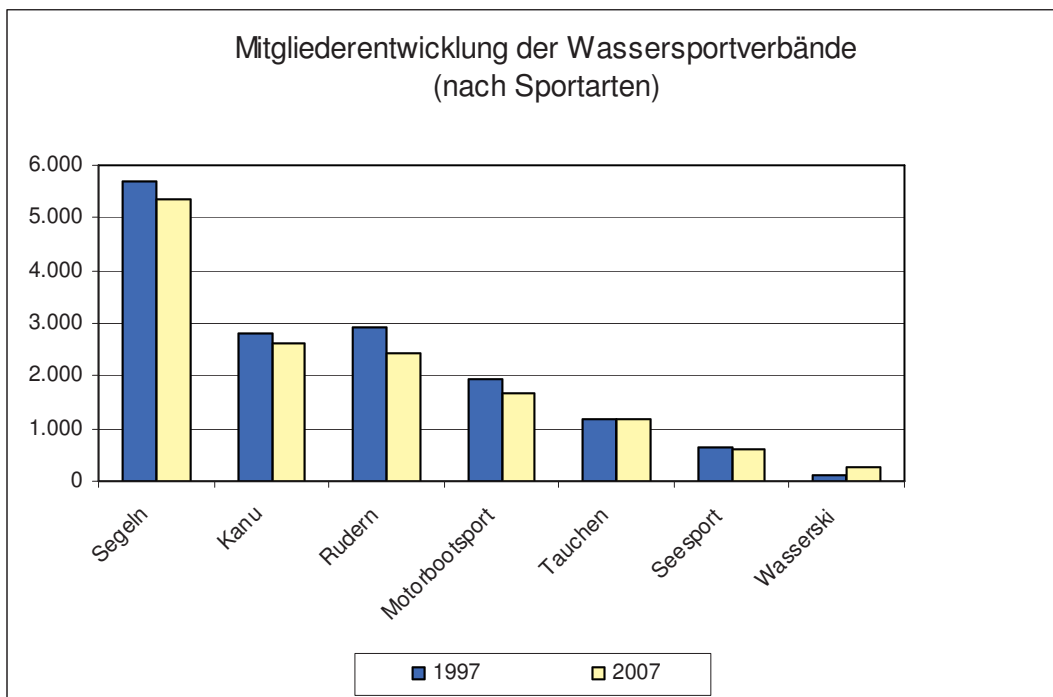


Abb. 4: Mitgliederentwicklung der Wassersportverbände im Land Brandenburg; Quelle: Statistik des LSB Brandenburg e.V., 2007

Im Land Brandenburg wird bis zum Jahr 2030 mit einem Bevölkerungsrückgang von derzeit 2,548 Mio. (2006) auf 2,194 Mio. (2030) Menschen gerechnet. Dabei werden sich regionale Unterschiede verschärfen. Die Bevölkerung im Ballungsraum Berlin wird zunehmen (+ 35,6T Einwohner) und in den Berlin fernen Landesteilen stark abnehmen (-389,5T Einwohner).³⁸ Grundsätzlich wird der demografische Wandel hervorgerufen durch niedrige Geburtenraten bei gleichzeitigen Sterbeüberschüssen, eine zunehmende Alterung der Bevölkerung und durch die Abwanderung vor allem junger Menschen. Bevölkerungsstatistisch betrachtet sind damit auch für den organisierten Sport nachhaltige Konsequenzen unausweichlich. Die Vereine und Verbände werden sich programmatisch auf potenziell weniger junge und deutlich mehr alte Mitglieder einstellen müssen. Somit wird der demografische Wandel umfassende Auswirkungen auf die Altersstruktur der Sportvereine und -verbände und folglich auf deren Angebotsprofile und Organisationsstrukturen haben. Neben den bewährten Vereinsangeboten, die zum Beispiel im Wettkampfsport eine enge nachhaltige Bindung an den Verein fördern, müssen sich die Vereine verstärkt auf die steigende Nachfrage nach neuen Trendsportarten einstellen. Die Nachfrage nach mehr gesundheitsorientierten Sportangeboten mit flexiblen Trainingszeiten wird voraussichtlich zunehmen. In diesem Zusammenhang rücken die nachhaltige Sportprägung und -bindung von Kindern und Jugendlichen in den Vordergrund. Von hoher Bedeutung sind die „gemeinwohlorientierten“ Aufgaben des Vereinssports: Sozial schwächeren und ärmeren Schichten müssen weiterhin bezahlbare Sport- und Integrationsangebote ermöglicht werden.³⁹

³⁸ vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.; 2008) : Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg 2007-2030.

³⁹ vgl. Deutscher Olympischer Sportbund (DOSB; 2007): Demografische Entwicklung in Deutschland: Herausforderung für die Sportentwicklung – Materialien, Analysen, Positionen; Frankfurt/ Main; S. 15.

Segeln (und Windsurfen)

Der Verband Brandenburgischer Segler e.V. ist der landesweit mitgliederstärkste Wassersportverband mit 5.370 aktiven Mitgliedern im Jahr 2007. Im Verlauf von 10 Jahren sind nur leichte Mitgliederverluste zu verzeichnen (-5,9%).⁴⁰ Der Verband zählt 78 Mitgliedsvereine. Unter den Seglern ist die Gruppe der Kinder und Jugendlichen (bis 21 Jahre) vergleichsweise gering besetzt. Nachwuchs konnte in jüngster Zeit nicht hinzugewonnen werden. Die mitgliederstärkste Gruppe war 1997 die der 21- bis 50-Jährigen. Im Laufe der Jahre wechselte die Kohorte der mittleren Gruppe in die Gruppe der über 50-Jährigen, die somit aktuell die höchste Mitgliederzahl aufweist und insgesamt die einzige Gruppe mit Zuwächsen ist.

Kanu

An zweiter Stelle der Wassersportverbände mit hohen Mitgliederzahlen im Land Brandenburg steht der Landes-Kanu-Verband Brandenburg e.V. mit 2.622 Mitgliedern im Jahr 2007. Kanusport liegt im Trend.⁴¹ Gerade im nicht organisierten Kanusport/ -tourismus sind Zuwächse zu verzeichnen. Ein Grund dafür ist, dass sich besonders die brandenburgischen Gewässer hervorragend für die Befahrung mit dem Kanu eignen. Vor allem das Wasserwandern mit dem Kanu gewinnt immer mehr an Bedeutung und Attraktivität. Es entstehen neue Kanureviere, indem Infrastrukturen geschaffen werden, die das touristische Erschließen von Gewässern überhaupt erst ermöglichen. Im Kanusport bildeten 1997 die Kinder und Jugendlichen die mitgliederstärkste Gruppe, die 2007 durch die Gruppe der 21- bis 50-Jährigen abgelöst wurde. Die Gruppe der Älteren bildet im Kanusport zwar die mitgliederschwächste Gruppe, verzeichnet aber die größten Zuwächse. Viele Vereine können über den Trendsport „Drachenboot fahren“ Mitgliederzuwächse verzeichnen.

Rudern

Ein Teil des Wasserwanderns wird traditionell durch Ruderer realisiert. Rudersport wird wegen der Kosten und der Größe der Boote fast ausschließlich in Vereinen betrieben. Am häufigsten sind Gruppenfahrten, bei denen Touren von 25 bis 50 Tageskilometern absolviert werden. Der Landesruderverband Brandenburg e.V. weist zwischen 1997 bis 2007 einen Mitgliederverlust von -16,5% auf. Kinder und Jugendliche bilden derzeit noch die mitgliederstärkste Gruppe, die gleichzeitig aber auch die höchsten Verluste aufweist. Die Gruppe der Älteren (ab 50 Jahren) konnte die größten Zuwächse verzeichnen. Da in dieser Gruppe in den nächsten Jahren noch mit weiteren Zuwächsen zu rechnen ist, dürfen die speziellen Anforderungen dieser Zielgruppe bei der Entwicklung touristischer Infrastrukturen nicht außer Acht gelassen werden. Sanitäre Anlagen, flache Stege, genügend breite und sichere Bootspassagen und für Ruderboote dimensionierte Bootsschleppen wären mögliche Maßnahmen.

Wasserski

Als Ausnahme kann die Entwicklung im Bereich Wasserski betrachtet werden. Der Wasserskisport und der Trendsport Wakeboarden⁴² gehören zu den Sommersportarten mit den höchsten Zuwachsraten. Trotz der hohen ökologischen Restriktionen bei Binnengewässern ist die Zahl der Aktiven gestiegen. Im Land Brandenburg betreiben 255 (2007) aktive Mitglieder in fünf Vereinen diese Sportart. Hier sind in allen Altersgruppen über den Vergleichszeitraum von zehn Jahren deutliche Zuwächse zu verzeichnen, die Mitgliederzahlen haben sich hier seit 1997 mehr als verdoppelt (+117,4%).

⁴⁰ Eigene Berechnung nach Statistik des Landessportbundes Brandenburg e.V., Stand: 2007.

⁴¹ vgl. BKT e.V. (2005).

⁴² Ein **Wakeboard** (engl. wake: Kielwasser) ist ein Wassersportgerät in Form eines Brettes, das an die Füße geschnallt wird, um damit auf dem Wasser zu gleiten. Im Gegensatz zum klassischen Wasserski (Mono-, Trick- oder Paarski) steht der Fahrer wie beim Snowboard seitlich zur Fahrtrichtung. Er wird von einem Boot oder einer Seilbahn gezogen. Das Wakeboard ist vergleichbar mit dem Snowboard, besonders in der Fahrweise. Im Unterschied zu diesem ist es jedoch deutlich breiter, etwas kürzer und dicker.

Bestehende Einrichtungen der Vereine

Das Land Brandenburg fördert auf Basis des Sportförderungsgesetzes den organisierten Wassersport über den LSB Brandenburg e. V. als Institution und hilft diesen bei Förder- und Entwicklungsmaßnahmen im organisierten Sport. Gemeinsam werden die Aktivitäten der Vereine bei der Durchführung von überregional bedeutsamen Sportveranstaltungen und Wettkämpfen sowie die Erhaltung und der Neubau von erforderlichen Sportstätten und Regattasportanlagen unterstützt. Die Vereinsentwicklung im Wassersport zeigt im Gegensatz zu den Mitgliederzahlen einen positiven Trend (Anzahl der Vereine 1996 = 2.310; 2008 = 2.917) im Land Brandenburg.

Im Folgenden werden die Landesstützpunkte 2009-2013 (vgl. Tab. 15) und Regatta- und Trainingsstrecken der einzelnen Wassersportarten benannt (vgl. Tab. 16). Die Auflistungen entstanden in enger Zusammenarbeit zwischen dem LSB Brandenburg e.V. und den Wassersportverbänden. Empfehlungen zur Unterstützung der weiteren Entwicklung des organisierten Wassersports werden in Kapitel 4 konkretisiert. Landesstützpunkte sind eng an leistungsstarke Vereine gebunden und erhalten zur Durchführung ihrer Arbeit Förderungen durch den LSB Brandenburg e.V.

Landesstützpunkte (LSP) des organisierten Wassersports im Land Brandenburg 2009-2013		
Sportart	Standort	Verein
Segeln	Werbellinsee	SV Stahl Finow e.V. Abt., Segeln
	Jessern/ Goyatz	Segelclub Schwielochsee e.V.
	Brandenburg an der Havel	Segelclub Märkischer Adler e.V.
	Potsdam	Potsdamer Segelverein e.V.
	Neuruppin	Regatta-Segler Neuruppin e.V.
	Storkow	Segelverein Ciconia Storkow e.V.
Seesport	Potsdam	Potsdamer Seesportclub e. V.
Wasserski	Gemeinde Schwielowsee (Caputh)	Wasserskiclub Caputh-Preussen e. V.
Tauchen	Brandenburg an der Havel	SG Stahl Brandenburg e. V.
	Potsdam	Tauchclub Potsdam e. V.
Kanu-Rennsport	Potsdam	Kanuclub Potsdam im OSC Potsdam Luftschiffhafen e. V.
	Schwedt	Wassersport PCK Schwedt e. V.
	Eisenhüttenstadt	Kanuzentrum 1957 Eisenhüttenstadt e. V.
	Eberswalde OT Finow	SV Stahl Finow e. V. Abt. Kanu
	Brandenburg OT Kirchmöser	ESV Kirchmöser e. V. Abt. Kanu
Kanu-Slalom	Wusterwitz (Rathenow)	<u>SV Blau-Weiß Wusterwitz e.V.</u>
	Spremberg	SG Einheit Spremberg e. V.
Rudern	Potsdam	Potsdamer Rudergesellschaft e. V.
	Frankfurt (Oder) – Schwedt/ Oder	Frankfurter-Ruderclub von 1882 e.V.
	Cottbus	Cottbuser Rudersportverein e. V.
	Brandenburg an der Havel	Ruder-Club Havel Brandenburg e. V.
	Rüdersdorf (KWH)	Rüdersdorfer Ruderverein Kalkberge e.V.
DLRG	Luckenwalde	<u>DLRG Luckenwalde e.V.</u>
Motorbootsport	Speichrow/ Cottbus	Motor-Yacht & Wasser-Ski-Club Schwielochsee e. V.

Tab. 15: Landesstützpunkte des organisierten Wassersports im Land Brandenburg, Stand: Mai 2009; Quelle: LSB Brandenburg e.V.

Im Bereich Segeln existieren sechs Landesstützpunkte. Einige der Segelsportvereine unterhalten auch eine Abteilung Windsurfen. Ausgewiesene Regattastrecken wie in den Sportarten Kanu und Rudern existieren im Segelsport nicht, da diese in Abhängigkeit von Wind und Wellengang erst am jeweiligen Wettkampftag festgelegt und entsprechend markiert (betont) werden. Die bedeutendsten brandenburgischen Segelreviere sind die großen Seen wie Schwielochsee, Werbellinsee, Scharmützelsee, Senftenberger See, aber auch der Ruppiner See oder die Potsdamer und Brandenburger Havelseen. Das Lausitzer Seenland wird mit Abschluss der Flutung der entstehenden Tagebauseen weitere attraktive Segelreviere bieten.

Regatta- und Trainingsstrecken des organisierten Wassersports (Stand: März 2009)					
HWWR / WWR	Ort, Gewässer	Rudern	Kanu	Segeln	Bemerkungen
1	Rüdersdorf (Kalksee km 5,0 bis 6,5)	T	T		
	Eisenhüttenstadt (Spree-Oder-Wasserstraße: km 115,6 bis 127,1)	T	T		
	Flakensee, Stienitzsee			R	
2	Beeskow (Spree: km 120,0 bis ca. 135,0)	T	T		
	Möllenzugsee, Krüpelsee, Scharmützelsee, Storkower See, Schwielochsee, Rangsdorfer See, Wolziger See, Zeuthener See			R	
3	Brandenburg (Beetzsee: Westseite, BRW-km 0,2 bis 8)	R/ T	R/ T	R	Regattastrecke (international)
	Brandenburg (Breitlingsee)		T		
	Wusterwitz (Wusterwitzer See: Campingplatz bis Bootshaus/ Gesamtlänge 1.000 m)		R/ T		
	Wusterwitz (Großer Wendsee: EHK-km 378,96 bis 380,90)		T		
	Werder/ Havel (Havel: km 10,2 bis Brücke zur Insel/ Gesamtlänge 1.500 m)	R/ T	R/ T	R	
	Potsdam (Templiner See)	T	T		Olympiastützpunkt
	Wittenberge (Karthane: Schöpfwerk (km 1,67) bis Mündung in Stepenitz)	T	T		
	Rathenow (Havel einschl. Mögeliner Havel und Stadtkanal: UHW-km 96 bis 104)	T	T		
	Hohennauener See, Klostersee (Emstergewässer), Templiner See, Großer Zernsee, Plauer See, Rudower See, Schwielowsee			R	
4	Hennigsdorf (Oder-Havel-Kanal km 0-20)	T	T		
	Werbellinsee (Westseite, WbG-km 10,5 bis 12,0)	T	T		
	Eberswalde (Oder-Havel-Kanal: HOW-km 60,0 bis HOW-km 76,4 (Hebewerk))	T	T		
	Eberswalde (Finowkanal: km 67,5 bis 71,0)	T	T		
	Schwedt/ Oder (OHW-km 119,4 bis 122,0 (sowie ca. 10 km stromauf und stromab))	T	T		
	Wandlitzer See, Werbellinsee			R	
5	Rheinsberger See	T	T		
	Stolpsee, Schwedtsee, Wentower See			R	
6	Neuruppin (Ruppiner See Km 43,5 (Alt Ruppiner) bis 37,5 (Treskow))	T	T	R	
	Gudelacksee, Ruppiner See			R	
7	Frankfurt (Oder): Oder km 577-592	T			
A	Unteruckersee			R	
D	Obere Spree (Spree in Cottbus bis Kiekebuscher Wehr (km 235,4) bis Kleines Spreeweher (km 232,1) incl. Regattastrecke für Drachenboote und Stromschnelle (km 262,6) bis Mühlenwehr (km 260,5))		T		
	Spremburg (Spremburger Stausee: Regattastrecke am Ostufer bei Sellessen (km 253,25 bis 254,25))	T	T	R	
	Spremburg (Kleine Spree: Wettkampfstrecke Slalom: Weißes Wehr (km 260,98 bis 260,68))		T/ R		
F	Senftenberg (Sedlitzer See/ Senftenberger See)	T	T	R	Regattastrecke geplant
H	Kyritzer Untersee, Klempowsee			R	

Tab. 16: Regatta- und Trainingsstrecken des organisierten Wassersports (Rudern, Kanu, Segeln); T = Trainingsstrecke, R = Regattastrecke (bei Segeln temporär); Quelle: LSB Brandenburg e. V., Wassersportverbände, März 2009

Das Kiteboarden oder -surfen⁴³ ist eine Trendsportart, deren Beliebtheit auch im Land Brandenburg mit der Ausweisung von vier Kitestrecken durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost Rechnung getragen wird. Diese befinden sich:

- auf dem Scharmützelsee (Storkower Gewässer) zwischen km 23,3 und 31,0 (vom linken zum rechten Ufer; mit Schild E.24 gekennzeichnet)
- auf der Potsdamer Havel nahe Caputh: km 16,2 (rechtes Ufer)
- an der Unteren-Havel-Wasserstraße nahe Brandenburg OT Plaue: km 65,5 (rechtes Ufer außerhalb der Fahrrinne)
- und nahe Hohennauen: km 3,0 der Hohennauener Wasserstraße (außerhalb der Fahrrinne).

Seesport ist eine vielseitige Wassersportart und umfasst unter anderem das Kuttersegeln und -rudern, den Jollen-, Opti- und Seesportmehrkampf (Schwimmen, Laufen, Knoten, Wurflinienwerfen, Tauklettern). Der Landesseeportverband Brandenburg e.V. zählte im Jahr 2007 rund 620 Mitglieder, die sich auf ca. 20 Vereine verteilten. Seesport kann auf allen Gewässern betrieben werden, die auch zum Segeln geeignet sind. Der Seesport stellt die gleichen Gewässeranforderungen wie das Segeln. Es gibt einen Landesstützpunkt, der sich auf dem Wassersportgelände des Potsdamer Seesportclubs (Tiefer See) befindet.

Laut Statistik des LSB Brandenburg e.V. verzeichnete der Landesverband Motorbootsport Brandenburg e.V. 2007 1.688⁴⁵ aktive Mitglieder in 34⁴⁶ Vereinen. Fünf der 34 Motorbootvereine unterhalten eine Abteilung Wasserskisport und drei Vereine betreiben Motorbootrennsport. Für den Wasserskisport und das Wakeboarden sind wegen der erforderlichen Geschwindigkeiten (zwischen 15 und 60 km/h in Abhängigkeit vom Gewicht des Sportlers und von der Größe des Sportgeräts) und der damit verbundenen Gefahren besondere Strecken freigegeben und gekennzeichnet. In den Ländern Berlin und Brandenburg ist das Wasserskilaufen auf folgenden Strecken (vgl. Tab. 17) – entsprechend der örtlichen Kennzeichnung – gestattet (jeweils 9 bis 12 Uhr und 15 bis 18 Uhr).

Wasserstraße	Von	Bis	Bemerkungen
Untere Havel-Wasserstraße	km 8,80	km 9,50	
	km 38,30	m 39,00	
	km 56,17; km 3,30 – 4,30 des großen Beetzsees		
	km 63,37 km; km 3,00 – 3,80 des Mörserschen Sees		
	km 75,20	km75,80	
Potsdamer Havel	km 8,50	km 9,50	
	km 21,05	km 21,30	
Havel-Oder-Wasserstraße	km 4,00; Tegeler See		
Wernsdorfer Seenkette	km 4,50	km 4,90	
Obere Havel-Wasserstraße	km 55,80	km 57,00	
Templiner Gewässer	km 19,10	km 20,00	
Werbelliner Gewässer	km 17,10	km 17,80	
Obere Spree	Glower See		
Obere Spree	Schwielochsee bei Speichrow		Gesonderte Nutzungszeiten

Tab. 17: Wasserskistrecken auf Bundeswasserstraßen und schiffbaren Landesgewässern; Quelle: BMVBS, 2009

Wasserski und Wakeboarden werden entweder mithilfe eines Bootes (auf den Bundeswasserstraßen und schiffbaren Landesgewässern) oder einer Seilbahnanlage (auf Einzelgewässern) betrieben. Zuganlagen mit Seilbahn für den Wasserskisportler werden im Land Brandenburg immer beliebter. Verfügbare öffentliche Anlagen befinden sich in den Gemeinden Großbeeren, Zossen, Bad Saarow im Ortsteil Petersdorf, Marienwerder im Ortsteil Ruhlsdorf und in Velten auf dem Bernsteinsee.

⁴³ Der Sportler befindet sich auf einem „Board“ und wird durch einen „Kite“ (Lenkdrachen), auch Windschirm genannt, gezogen.

⁴⁵ vgl. Statistik LSB Brandenburg e.V., Stand: 2007.

⁴⁶ Anzahl ermittelt unter <http://www.motorbootsport-brandenburg.de> (27.03.2008).

Der Tauchsport ist im Land Brandenburg ein sehr beliebter Freizeitsport mit steigender Tendenz. Im Jahr 2007 waren in 26 Tauchsportvereinen des Landestauchsportverbandes (LTSV) Brandenburg e.V. 1.168 Mitglieder organisiert. Damit gehört der Tauchsport neben dem Wasserskisport zu den beiden Wassersportverbänden, die Zuwächse der Mitgliederzahlen innerhalb der letzten 10 Jahre verzeichnen konnten. Der LTSV schätzt, dass ca. 100 brandenburgische Gewässer regelmäßig be-
taucht werden und etwa 20 Tauchschulen und -basen existieren.⁴⁷ Mit der Novellierung des Brandenburgischen Wassergesetzes (BbgWG) im Jahr 2008 wurde das Tauchen mit Gerät dem Gemeingebrauch zugeordnet (§ 43). In Zusammenarbeit mit dem organisierten Sport, dem Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Bildung, Jugend und Sport wurde eine Liste von Gewässern entwickelt, an denen das Tauchen aus naturschutzfachlicher Sicht unbedenklich ist oder in denen bei Beachtung der festgelegten Einstiegsstellen der Tauchsport im Rahmen des Gemeingebrauchs naturverträglich ausgeübt werden kann. Diese Gewässer sind in Tabelle 18 aufgelistet.

Tauchseen (aus naturschutzfachlicher Sicht unbedenklich; Stand: 14.07.2008)	
<ul style="list-style-type: none"> - Baberowsee (Kagel/ Grünheide – LOS/MOL) - Badeseesee Branitz (Cottbus) - Badeseesee Sachsendorf (Cottbus) - Baggersee (Kiesgruben) - Gusow-Platkow (Neuhardenberg – MOL) - Felixsee (Bohsdorf – SPN) 	<ul style="list-style-type: none"> - Glower See (Friedland/ Mark – LOS) - Kiebitzer Baggerteich (Falkenberg – EE) - Kleiner Wukensee (Lanke – BAR) - Ruhlesee (Lanke – BAR) - Wandlitzsee (Wandlitz – BAR) - Zeischaer Badeseesee (Zeischa – EE)
Tauchseen (aus naturschutzfachlicher Sicht bei Berücksichtigung der vorhandenen Einstiegsstellen möglich; Stand: 14.07.2008)	
<ul style="list-style-type: none"> - Autobahnsee (Brandenburg a. d. Havel/ PM) - Bernsteinsee (Kiessee Velten – OHV; Einstiegsstelle: Badestelle) - Dollgower See (Dollgow – OHV; Hinweis: NICHT Dollgowsee (Kagar - OPR); Einstiegsstelle: Badestelle) - Eichweger Badeseesee (Döbern – SPN) - Gräbendorfer See (Vetschau, Altdöbern/ OSL, Drebkau/ SPN; nur im Rahmen der vorhandenen Regelung [Erlaubnis des Landkreises OSL].) - Groß Glienicker See (Potsdam; Einstiegsstelle: Badestelle Hechtsprung) - Großer Fürstenwerder See (Fürstenwerder – UM) - Großer Plessower See (Werder/ Havel – PM; nicht im Bereich der Streuwiesen bei Werder) - Heiliger See (Potsdam; Einstiegsstelle: Rondell in der Seestraße) - Heleneseesee (Frankfurt (Oder); nur im Rahmen der vorhandenen Regelung „Tauchordnung Heleneseesee“) - Liepnitzsee (Wandlitz/Bernau – BAR; nur im Rahmen der vorhandenen Regelung, also nicht im Bereich des NSG „Oberseemoor“.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Parsteiner See (Parstein – BAR; nur im Rahmen der vorhandenen Regelung/ Vereinbarung) - Pinnower See (Pinnow/ Guben – SPN; nur im Rahmen der vorhandenen Regelung [Erlaubnis des Landkreises SPN]) - Röblinsee (Fürstenberg/Havel – OHV; Einstiegsstelle: Badestelle) - Salzsee in Kyritzer Seenkette (Kyritz/ Wusterhausen – OPR) - Senftenberger See (Senftenberg – OSL; nur im Rahmen der vorhandenen Regelung. Im Bereich der Insel untersagt.) - Stechlinsee (Neuglobsow – OHV; nur im Rahmen der gemäß NSG-Verordnung „Stechlin“ vorhandenen Regelung [Sonderregelung/ Anmeldung erforderlich]) - Störitzsee (Grünheide – LOS; nur im Rahmen der vorhandenen Regelung [Erlaubnis des Landkreises LOS]) - Straussee (Strausberg – MOL; nur im Rahmen der vorhandenen Regelung [Erlaubnis des Landkreises MOL]) - Werbellinsee (Altenhof – BAR)
Naturschutzfachliche Regelungen (NSG-VO und 32-Biotopschutz) sind zu beachten.	

Tab. 18: Gewässer des Landes Brandenburg, an denen das Tauchen aus naturschutzfachlicher Sicht (teilweise mit Hinweisen) möglich ist. Quelle: MLUV/ Naturschutz; LTV, LSB & MBS: Papier der Arbeitsgruppe „Sport und Naturschutz/ Tauchen“; 14.07.2008

⁴⁷ vgl. Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz (2007): Tauchsport und Naturschutz in Brandenburg – Auswirkungen des Tauchens auf Naturschutzgebiete und Natura 2000 - Gebiete (Zusammenfassung der Tagung bei der Landeslehrstätte in Lebus vom 17. September 2007).

3.6 Wasserrettung und Wasserschutzpolizei

Wasserrettung (WR)

Die vielfältigen Aufgaben der Wasserrettung werden im Land Brandenburg von den in der Arbeitsgemeinschaft „Wasserrettungsdienst“ zusammengeschlossenen Hilfsorganisationen Deutsche Lebensrettungsgesellschaft, Wasserwacht des Deutschen Roten Kreuzes und Arbeiter-Samariter-Bund durchgeführt. In diesen Hilfsorganisationen engagieren sich rund 6.000 Helferinnen und Helfer ehrenamtlich für die Wasserrettung. Brandenburg zählt zu den wenigen Bundesländern mit einer konkreten gesetzlichen Regelung einschließlich der Kostenregelung für die Wasserrettung. Nach dem Brandenburgischen Rettungsdienstgesetz vom 14. Juli 2008 erhalten die Wasserrettungsdienste für Einsätze, die die Bedingungen von Krankentransportleistungen im Sinne des Sozialgesetzbuches (Fünftes Buch/ SGB V) erfüllen, eine Vergütung von der Krankenkasse des jeweiligen Notfallpatienten.

In einem Erlass an die Ordnungsbehörden vom 30. September 1996 zum Vorhalten von Rettungsmitteln an Gewässern hat das Ministerium des Innern des Landes Brandenburg Folgendes mitgeteilt: „Vorrang vor ordnungsrechtlichen Maßnahmen hat die Verpflichtung von Gemeinden und sonstigen Betreibern, im Rahmen ihrer (zivilrechtlich einzuordnenden) Verkehrssicherungspflicht notwendige Schutzmaßnahmen zu veranlassen, wenn sie durch die Freigabe eines Bade- oder Baggersees bestimmte Gefahrenpotenziale schaffen. Die Vorhaltung von Rettungsgeräten gehört insbesondere dann zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht, wenn die Betreiber durch Schaffung eines besonderen Zugangs oder durch die Einrichtung von sportlichen Anlagen das Gewässer Badezwecken gewidmet haben. Grundsätzlich sind die Benutzer vor Gefahren zu schützen, die über erkennbare und übliche Risiken hinausgehen.“

Für die Sicherheit der Benutzer wurden im Land Brandenburg an zahlreichen Gewässern Rettungsgeräte installiert. Darüber hinaus werden im Auftrag von Verkehrssicherungspflichtigen an Gefahrenschwerpunkten von den Wasserrettungsdiensten gegenwärtig 49 stationäre und 14 mobile Wasserrettungsstationen betrieben. Von den 49 stationären Wasserrettungsstationen liegen 24 an Hauptwasserwanderrouen oder in Wasserwanderrevieren und 14 an Einzelgewässern. Elf Wasserrettungsstationen befinden sich in öffentlichen Badeanstalten oder Hallenbädern und bleiben in der Karte 11 unberücksichtigt. Die zwölf mobilen Wasserrettungsstationen liegen alle an den Hauptwasserwanderrouen (siehe Tab. 20 und Karte 11). An den Standorten Nr. 11 und Nr. 20 gibt es mehrere Stationen. Damit kann die Versorgungsdichte mit Einrichtungen der Wasserrettung im Land Brandenburg derzeit als ausreichend eingeschätzt werden.⁴⁸ Aufgrund der ständig wachsenden Anzahl von Wassertouristen und anderen Nutzern der Wasserflächen ist es zukünftig notwendig, den Wasserrettungsdienst zu sichern und weiter auszubauen. Bei der Planung von neuen größeren Wasserwanderplätzen (S) sind Überlegungen zur Wasserrettung anzustellen und gegebenenfalls zuständige Stellen mit einzubeziehen. Dies gilt vor allem für die neu entstehenden Wasserwanderreviere (z.B. Lausitzer Seenland).

Wasserschutzpolizei (WSP)

Die Wasserschutzpolizeiwachen unterstehen den jeweiligen Schutzbereichen ihres Standortes. Insgesamt bestehen im Land Brandenburg neun Wasserschutzpolizei-Wachen (siehe Tab. 19 und Karte 11) mit 15 Außenstellen. Im Zuständigkeitsbereich der Wasserschutzpolizei des Landes Brandenburg befinden sich die rund 1.600 km schiffbaren Bundes- und Landeswasserstraßen und ca. 900 km Landeswasserstraßen (Fließe) des Biosphärenreservates Spreewald. Zentrale Aufgabe der Wasserschutzpolizei ist der schiffahrtspolizeiliche Vollzug auf allen schiffbaren Wasserstraßen im Land Brandenburg.

⁴⁸ vgl. MASGF (2008): Stellungnahme Referat 43 (Dr. Karl-Heinz Grütte) vom 07.10.2008.

Folgende Schwerpunktaufgaben (Vollzugsaufgaben) nimmt die Wasserschutzpolizei wahr:

- Verkehrsüberwachung bezogen auf die Einhaltung von Vorschriften über die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs (Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung/ Landesschiffahrtsverordnung),
- Kontrolle der gewerblichen Schifffahrt hinsichtlich der Schiffssicherheit,
- Überprüfung der Besatzung und Bemannung von Schiffen, Kontrollen von Befähigungsnachweisen, Auflagen, Bedingungen und Überprüfung von Schiffszeugnissen und Urkunden,
- Kontrolle der Freizeitschifffahrt (insbesondere der Fahrtauglichkeit; Führerschein, Kennzeichnung, Geschwindigkeiten),
- Abwehr von Gefahren für das Wasser (Gewässerverunreinigungen),
- Aufnahme und Ermittlung von Schiffsunfällen.

Das Aufgabenspektrum umfasst auch die allgemeinpolizeilichen Aufgaben wie die Ermittlung und Aufklärung von Verkehrsstraftaten und aller Ordnungswidrigkeiten auf den schiffbaren Wasserstraßen. Hinzu kommt die Bearbeitung anderer Delikte im ersten Zugriff, d.h., wenn die Wasserschutzpolizei als Erster am Tatort ist, übernimmt sie z.B. die Ermittlungen zu Umweltstraftaten, Diebstählen, Jagd- und Fischereidelikten etc. sowie Fahndungen nach Personen und Sachen. Darüber hinaus leistet sie Amtshilfe für andere Behörden und unterstützt Feuerwehren, Rettungsdienste und Einrichtungen des Katastrophenschutzes.⁴⁹

Wasserschutzpolizeiwachen (WSP) im Land Brandenburg	
1	WSP-Wache Potsdam (SB Potsdam) mit Außenstelle Ketzin
2	WSP-Wache Brandenburg (SB Brandenburg) mit Außenstelle Rathenow
3	WSP-Wache Wittenberge (SB Prignitz)
4	WSP-Wache Lehnitz (SB Oberhavel) mit Außenstellen Fürstenberg, Neuruppin, Rheinsberg und Zehdenick
5	WSP-Wache Erkner (SB Oder-Spree) mit Außenstellen Fürstenwalde und Bad Saarow
6	WSP-Wache Zeuthen (SB Dahme-Spreewald) mit Außenstelle Neubrück
7	WSP-Wache Hohensaaten (SB Barnim) mit Außenstellen Templin und Werbellinsee
8	WSP-Wache Eisenhüttenstradt (SB Oder-Spree) mit Außenstellen Frankfurt (Oder) und Goyatz
9	WSP-Wache Spreewald (SB Oberspreewald-Lausitz) mit Außenstellen Lübben und Senftenberger See

Tab. 19: Standorte der Wasserschutzpolizeiwachen im Land Brandenburg; Quelle: MI (2008).

⁴⁹ vgl. Mitarbeit des Ministeriums des Innern (MI) vom 23. September 2008.

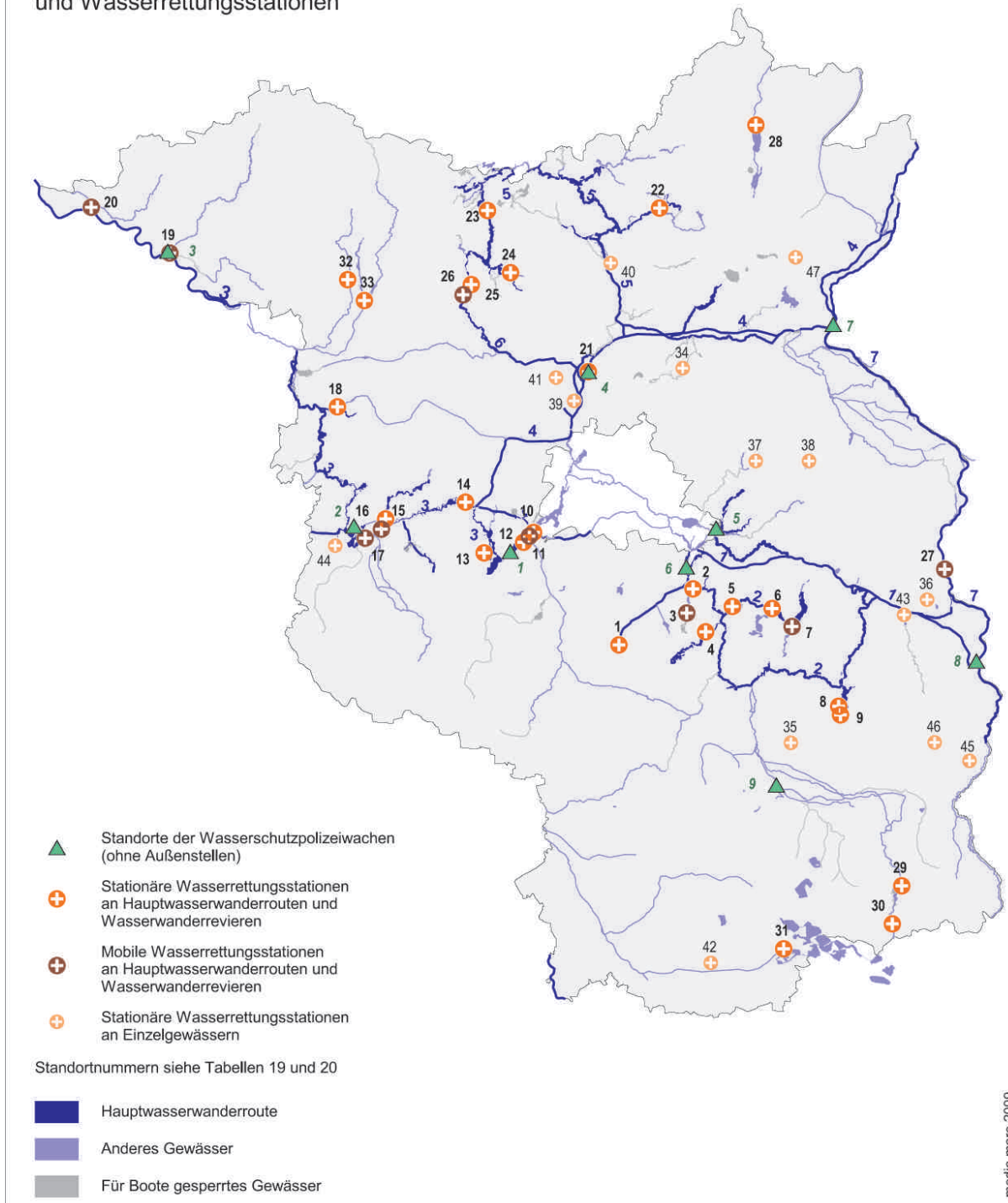
Wasserrettungsstationen an Hauptwasserwanderrouten (HWWR) und in Wasserwanderrevieren (WWR)				
HWWR/ WWR	Nr.	Wasserrettungsstationen (WR)	Typ	Anzahl
1		-		0
2	1	Mellensee, Klausdorf (Teltow-Fläming)	s	1
	2	Krimnicksee, Strandbad Neue Mühle, Königs Wusterhausen (LDS)	s	1
	3	Bestensee, Dahme-Spreewald	m	1
	4	Hölzerner See, Gräbendorf, Dahme-Spreewald	s	1
	5	Wolziger See, Blossin, Dahme-Spreewald	s	1
	6	Großer Storkower See, Strandbad Storkow, Storkow (Mark), Oder-Spree	s	1
	7	Scharmützelsee, Wendisch-Rietz, Oder-Spree	m	1
	8	Schwielochsee, Zaue, Dahme-Spreewald	s	1
	9	Schwielochsee, Jessern, Dahme-Spreewald	s	1
3	10	Tiefer See, Strandbad Babelsberg, Potsdam	s	1
	11	Standort Havel im Stadtgebiet Potsdam	m	3
	12	Templiner See, Strandbad Templin, Potsdam	s	1
	13	Glindower See, Strandbad Glindow, Potsdam-Mittelmark	s	1
	14	Havel, Strandbad Ketzin, Havelland	s	1
	15	Beetzsee, An der Regattastrecke 1 (DLRG), Brandenburg (Havel)	s/ m	1
	16	Berufsfeuerwehr Brandenburg, Brandenburg (Havel)	m	1
	17	Breitlingsee, Brandenburg (Havel)	m	1
	18	Hohennauener See, Wassersuppe, Havelland	s	1
	19	Elbe, Wittenberge, Prignitz	m	1
20	Elbe, Lenzen, Prignitz	m	2	
4	21	Lehnitzsee, Oranienburg, Oberhavel	s	1
5	22	Templiner See, Templin, Uckermark	s/ m	1
	23	Grienericksee, Seebad, Rheinsberg, Ostprignitz-Ruppin	s	1
6	24	Gudelacksee, Seebad, Lindow, Ostprignitz-Ruppin	s	1
	25	Ruppiner See, Seebad Alt Ruppin, Ostprignitz-Ruppin	s	1
	26	Ruppiner See, Schnelleinsatzgruppe WR-Neuruppin, Ostprignitz-Ruppin	m	1
7	27	Oder, Schnelleinsatzgruppe WR-Frankfurt (Oder)	m	1
A	28	Unteruckersee, Prenzlau, Uckermark	s	1
B		-		
C		-		
D	29	Talsperre Spremberg, Nordstrand, Spree-Neiße	s	1
	30	Spree, Zum Weißen Wehr 1, Spremberg, Spree-Neiße	s	1
E		-		
F	31	Senftenberger See, Oberspreewald-Lausitz	s	1
G		-		
H	32	Kyritz, Seebad, Ostprignitz-Ruppin	s	1
	33	Kriempowsee, Seebad, Wusterhausen (Dosse), Ostprignitz-Ruppin	s	1
WR an Einzelgewässern	34	Großer Wukensee, Strandbad Biesenthal, Barnim	s	1
	35	Briesener See, Dahme-Spreewald	s	1
	36	Helensee (DLRG), Frankfurt (Oder)	s	1
	37	Straussee, Fichteplatz, Strausberg, Märkisch-Oderland	s	1
	38	Schermützelsee, Buckow, Märkisch-Oderland	s	1
	39	Bernsteinsee, Velten, Oberhavel	s	1
	40	Waldbad, Zehdenick, Oberhavel	s	1
	41	Kiessee (Germendorfer Waldsee), Zehdenick, Oberhavel	s	1
	42	Strandbad Lauchhammer, Oberspreewald-Lausitz	s	1
	43	Großer Müllroser See, Müllrose, Oder-Spree	s	1
	44	Großer Wusterwitzer See, Potsdam-Mittelmark	s	1
	45	Deulowitzer See, Spree-Neiße	s	1
	46	Pinnower See, Spree-Neiße	s	1
	47	Mündesee, Angermünde, Uckermark	s	1

Erläuterungen: s= stationär, m= mobil

Tab. 20: Wasserrettungsstationen im Land Brandenburg (ohne künstliche Badeanstalten und Hallenbäder); Quelle: MASGF (2008)

Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg Fortschreibung - wep 3

Standorte der Wasserschutzpolizeiwachen
und Wasserrettungsstationen



Karte 11: Stationen der Wasserrettung und der Wasserschutzpolizeiwachen im Land Brandenburg

3.7 Wassertourismusinitiativen im Land Brandenburg

Wassertourismusinitiativen sind zumeist regionale, auf kommunalen Interessen beruhende Arbeitsgemeinschaften. Sie stellen Zusammenschlüsse von Kommunen dar, die ihre Potenziale im Wassertourismus bündeln wollen, um durch vernetzte Strukturen und einheitliche Vermarktung als Wassersportregionen ihre Chancen im Wettbewerb zu erhöhen. In den meisten Fällen tritt eine ausgewählte Kommune als Ansprechpartner und Koordinator auf. Einige Wassertourismusinitiativen erhalten professionelle Unterstützung durch Planungsbüros (z.B. WIR, WIN) oder Tourismusverbände (z.B. Kanuinitiative Ruppiner Land), die als externe Berater, Koordinatoren und Moderatoren innerhalb der Region fungieren. Die Initiative der Oderlandkanuten e.V. stellt einen Zusammenschluss regionaler Akteure (vor allem Kanuanbieter) dar, der als Verein in Verhandlungen mit den Anrainerkommunen tritt, um die Bedeutung des Kanutourismus in der Region zu verdeutlichen.

Die im Folgenden dargestellten Wassertourismusinitiativen (siehe Karte 12) weisen sehr unterschiedliche Entwicklungsphasen auf. Einige arbeiten bereits erfolgreich an der Vermarktung ihres Reviers (z.B. WIR), andere hingegen befinden sich noch in der Konstituierung (z.B. Schwarze Elster, Spree, Neiße, Lausitzer Seenland). Weiterhin ist zu unterscheiden zwischen den Initiativen, die sich ausschließlich um die Entwicklung des muskelbetriebenen Wassersports (z.B. Kanuinitiative Ruppiner Land, Oderlandkanuten e.V.) bemühen, und denjenigen Initiativen, die sich um die Belange der Befahrbarkeit eines Reviers für alle Bootstypen (z.B. WIN, WIR, WISO) einsetzen.

Grundsätzlich sind alle benannten regionalen Initiativen an der wassertouristischen Entwicklung ihrer Regionen interessiert und fungieren als Sprachrohr für die wassertouristischen Belange und Ziele.

Die regionalen Initiativen wurden in die Erarbeitung des wep3 miteinbezogen und erhielten die Möglichkeit, ihre Maßnahmen und Ziele zu benennen. Auch aktuelle Gutachten und Machbarkeitsstudien, die im Auftrag der Initiativen erarbeitet wurden, flossen in die Formulierung der Entwicklungsziele und Perspektiven (siehe Kapitel 4) mit ein.

Die **Wassertourismusinitiative Nordbrandenburg (WIN)** wurde im Jahre 2002 durch die Landkreise Ostprignitz-Ruppin, Oberhavel und Barnim sowie die Städte Neuruppin, Eberswalde und Oranienburg in Zusammenarbeit mit dem Technologiezentrum Verkehrstechnik Hennigsdorf (TZV) ins Leben gerufen. Die Kooperationspartner haben Mitte 2004 die Arbeitsgemeinschaft WIN (WIN AG) gegründet, der 2005 auch die Stadt Templin beigetreten ist. Die Initiative wird durch ein Projektbüro gesteuert und koordiniert. Ziele der Initiative sind die Vernetzung von 340 km Wasserstraße für Charter- und Motorboote und die Ausweitung der mit Charterbescheinigung nutzbaren Gewässer. Nadelöhre, wie z.B. die Schleuse Lehnitz, sollen entzerrt werden, indem ehemals genutzte Gewässerstrukturen wieder belebt bzw. ausgebaut werden (z.B. Oranienburger Havel, Malzer Kanal).

Kernprojekte der WIN-Initiative sind:

- Maßnahmen zum Ausbau und zur Wiederschiffbarmachung des Langen Trödels zwischen Vosskanal und Oder-Havel-Kanal, die den Neubau einer Schleuse, den Neubau von drei Brücken und Ausbaggerungsarbeiten beinhalten. Ziel ist es, den Finowkanal sowohl an die Ruppiner Gewässer und Oranienburg als auch an die nördlichen Gewässer Brandenburgs (Obere Havel, Fürstenberger und Rheinsberger Gewässer) anzubinden. Diese Maßnahme soll zur Verbesserung der wassertouristischen Rahmenbedingungen, insbesondere für den Charterboottourismus, beitragen.
- Maßnahmen zum Ausbau der Havel nördlich von Oranienburg, zwischen Sachsenhausen und Malz, und des Malzer Kanals, die den Neubau von zwei Schleusen, den Neubau einer Brücke und Ausbaggerungsarbeiten beinhalten. Mit dieser Maßnahme soll Sportbooten die Umfahrung der Schleuse Lehnitz ermöglicht werden. Weiterhin wird dadurch eine direkte Verbindung zwischen Ruppiner Kanal und Oder-Havel-Kanal hergestellt sowie die Anbindung des Stadtgebietes Oranienburg erreicht.
- Der Ausbau der Oranienburger Havel zwischen Oder-Havel-Kanal und Sachsenhausen (Havel/ Ruppiner Kanal), der den Neubau einer Schleuse und Ausbaggerungsarbeiten beinhaltet, verfolgt das Ziel, das Stadtzentrum Oranienburgs anzubinden und zugleich die Umfahrung der Schleuse Lehnitz zu ermöglichen.
- Maßnahmen zur Rekonstruktion des Werbellinkanals zwischen Finowkanal und Oder-Havel-Kanal. Dieses Vorhaben beinhaltet den Neubau von drei Brücken, die Rekonstruktion eines zugeschütteten Kanal-

stücks und Ausbaggerungsarbeiten. Ziel ist es, den Werbellinsee an den Finowkanal anzubinden. Diese Maßnahme soll zur Verbesserung der wassertouristischen Rahmenbedingungen, insbesondere für den Charterboottourismus, beitragen.⁵⁰

Die **Wassertourismusinitiative Brandenburg-Südost (WISO)** stellt den Zusammenschluss der Landkreise Dahme-Spree, Märkisch-Oderland, Oder-Spree und der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) dar. Zusammen mit den Anrainergemeinden und -ämtern, zu denen auch Beeskow und Erkner gehören, bilden die Landkreise eine interkommunale Arbeitsgemeinschaft. Die Schwerpunkte der Initiative liegen in der Herstellung einer durchgängigen Befahrbarkeit der Gewässer im Südosten Brandenburgs für alle Bootstypen in Anlehnung an den Ausbau der Schleuse Kossenblatter (2007) mit den Abmessungen: Länge max. 13,00 m, Fahrrinntiefe 1,10 m, lichte Höhe 3,00 m. Schlüsselprojekte sind dabei die Modernisierung und der Ausbau des Wehrs in Märkisch-Buchholz und der Schleuse Leibsch. Aber auch die Entwicklung der Oder, an der es bisher wenig Angebote für muskelbetriebenen Wassersport gibt, und die einheitliche Vermarktung des Scharmützelsees gehören zu den Aufgaben, die sich die Initiative gestellt hat. Um bestehende Angebote zu verbessern, soll auf eine stärkere Vernetzung und einheitliche Vermarktung der Wassersportangebote hingearbeitet werden. Zur durchgängigen Befahrbarkeit der Gewässer wurden im Jahre 2007 zwei Machbarkeitsstudien⁵¹ zur technischen Umsetzung und zur Bewertung touristischer Potenziale der Umfahrung erstellt.

Die Städte Potsdam, Werder, Ketzin, Brandenburg an der Havel und die Gemeinden Schwielowsee, Groß Kreutz und Kloster Lehnin haben sich für die wassertouristische Entwicklung und Vermarktung in der gemeinsamen **Wassertourismusinitiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen (WIR)** organisiert. Diese im Juli 2006 gegründete Initiative wird durch Umlage der Kommunen selbst finanziert. Ziel der Initiative ist die überregionale Positionierung als ein gemeinsames Wassersportrevier Potsdamer und Brandenburger Havelseen. Als gemeinsame Ziele wurden die Qualifizierung der Gewässerpotenziale und die Abstimmung auf wassertouristische Zielgruppen erklärt. Das Hauptaugenmerk gilt dabei der Vernetzung des Wassertourismus mit landseitigen Tourismusformen, im Besonderen des Charterboottourismus mit dem Radtourismus. Mit Gründung der Initiative wurde eine Projektgruppe aus Vertretern aller Mitgliedsstädte bzw. -ämter gebildet, die durch eine Steuerungsgruppe unterstützt wird, in der Bürgermeister und/ oder Amtsleiter aus den einzelnen Städten/ Gemeinden vertreten sind. Die Zusammenarbeit mit gewerblichen Anbietern und Vereinen zur gemeinsamen Vermarktung der Region wird angestrebt. Die Stadt Werder ist seit 2008 die federführende Kommune. Gewünscht wird außerdem eine stärkere Einbindung Berlins in die Initiative. Bisher wurden Kontakte zu einzelnen Bezirken geknüpft.⁵²

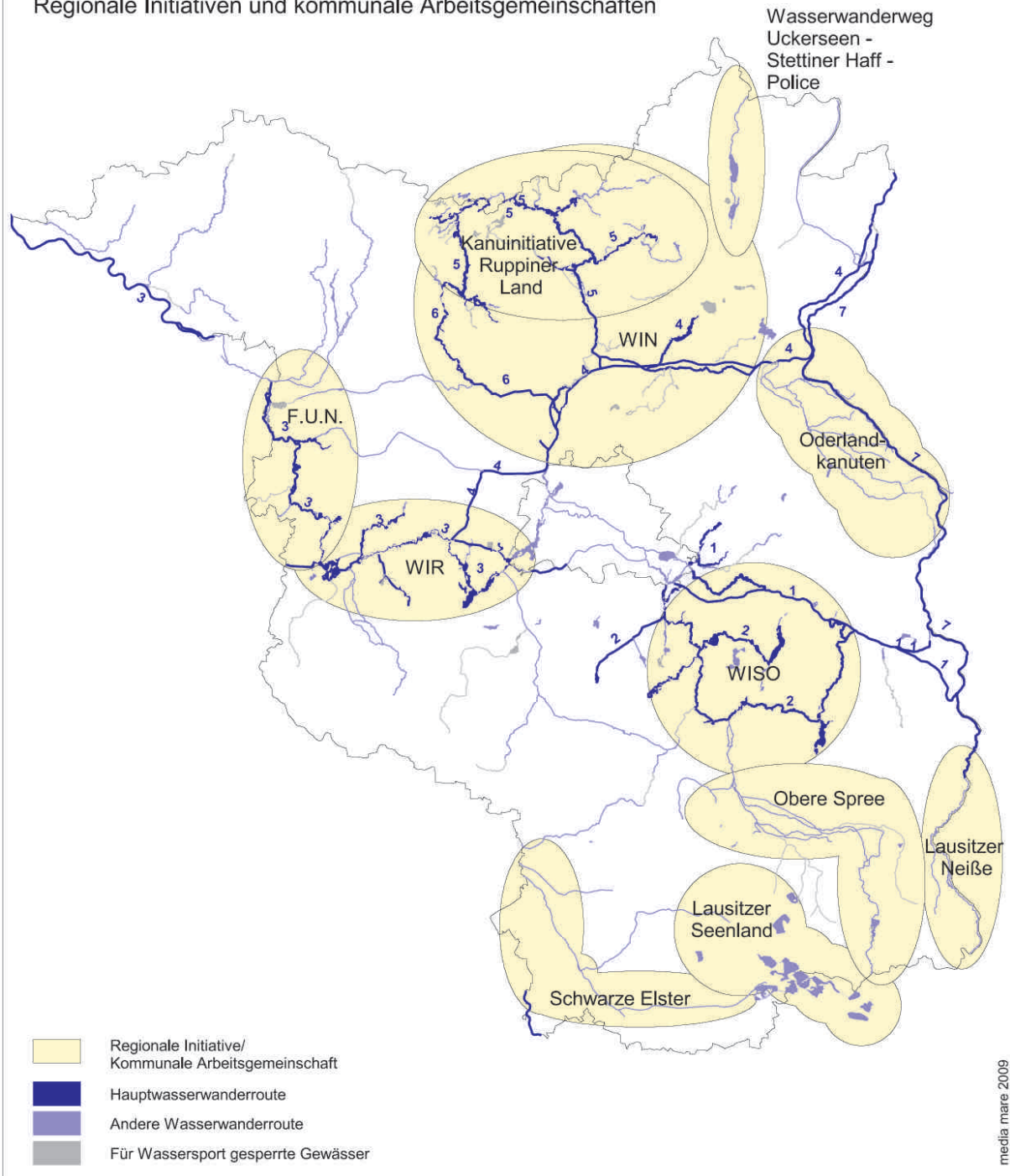
⁵⁰ vgl. Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN AG; 2006): Vernetzung der Wasserwege und Ausbau des Charterboot-Tourismus - Executive Summary; Hennigsdorf; S. 1 ff.

⁵¹ vgl. BTE Tourismusmanagement (2007): Machbarkeitsstudie – Perspektiven der geplanten Verbindung Dahme – Dahme-Umflutkanal – Spree für den Wassersport, Berlin. & Ingenieurbüro PROKON (2007): Machbarkeitsstudie – Wassertouristische Entwicklung der Region östlich und südöstlich von Berlin, Lübben.

⁵² vgl. Project M/ Tourismuskontor (2007): Grobkonzept Wassertourismusinitiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen (WIR), Berlin.

Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg Fortschreibung - wep 3

Regionale Initiativen und kommunale Arbeitsgemeinschaften



Karte 12: Regionale Initiativen und kommunale Arbeitsgemeinschaften im Land Brandenburg

Die Region zwischen Plaue und Havelberg schließt an die WIR-Region an. Hier gründete sich im September 2007 die **Wassertourismusinitiative Flusslandschaft Untere Havelniederung (F.U.N.)**. Die Gründungsmitglieder sind die Städte Rathenow, Premnitz und Havelberg, die Ämter Beetzsee, Rhinow und Nennhausen, die Gemeinde Milower Land und die Verwaltungsgemeinschaft Elbe-Havel-Land. Als Kooperationspartner schlossen sich der Tourismusverband Havelland e.V. und der Naturpark Westhavelland der Initiative an. Als federführende Kommune vertritt die Stadt Rathenow seit 2008 die Interessen der Initiative. Ziel der Initiative ist der Ausbau des Wassertourismus in der Region mit dem Schwerpunkt auf Kanu- und Hausboottourismus. Ein Hauptaugenmerk gilt dabei der Vernetzung des Wassertourismus mit landseitigen Tourismusformen, insbesondere mit dem Radtourismus. Die Region F.U.N. sieht sich eingebettet in das Gewässersystem Havelländische Fluss- und Seenlandschaft von Berlin bis Havelberg und strebt demzufolge eine enge Vernetzung mit den Nachbarregionen der Potsdamer und Brandenburger Havelseen an. Zum Erreichen des oben genannten Zieles wurden durch die Initiative u.a. folgende Maßnahmen festgelegt:

- Aufbau und Sicherung einheitlicher Qualitätsstandards, vor allem durch Ausweisung eines nutzergerechten und naturverträglichen Netzes an Ein- und Ausstiegstellen für Kanus, Einlassstellen für motorisierte Sportboote, Wasserwanderrastplätze und Übernachtungsstationen,
- Einführung eines wassertouristischen Leitsystems mit einheitlich gestalteten Infotafeln und aktive angebotsorientierte Lenkung in den Schutzgebieten,
- Entwicklung attraktiver wassertouristischer Angebote unter Einbeziehung landseitiger Angebote,
- gezielte Vermarktung als ein gemeinsames Wassersportrevier mit den Schwerpunkten Kanu und Hausboot,
- Herstellung einer nutzergerechten Gewässerdurchgängigkeit speziell für das Kanuwandern.⁵³

Im Jahr 2015 wird die „Havelregion“ Austragungsort der Bundesgartenschau (BUGA) sein, die unter dem Motto „Von Dom zu Dom – das blaue Band der Havel“ steht. In Vorbereitung der BUGA, an der sich die Havelanrainer-Kommunen Brandenburg, Rathenow, Premnitz, das Amt Rhinow und Havelberg (Sachsen-Anhalt) beteiligen, sind auch wassertouristische Infrastrukturmaßnahmen wie beispielsweise die Errichtung von Wasserwanderplätzen für die Freizeitschiffahrt und Schiffsanlegern für die Fahrgastschiffahrt oder ein Informations- und Leitsystem geplant.

Im Rahmen des INTERREG – Projektes Rural Waters wurde im Jahr 2006, als eine gemeinsame Initiative der IHK Potsdam und des Tourismusverbandes Ruppiner Land, die **Kanuinitiative Ruppiner Land e.V.** ins Leben gerufen. Das Wirkungsgebiet der Kanuinitiative erstreckt sich von der Südspitze des Ruppiner Sees (einschließlich Rhinluch) bis zum Vielitzsee. Über den Rheinsberger Rhin schließt es auch die Rheinsberger Gewässer mit ein. Außerdem zählen die Fürstenberger, die Lychener, Templiner und die Wentowgewässer bis Seilershof bzw. Burgwall dazu. Somit liegt die Kanuinitiative im selben Wirkungsgebiet wie WIN. Die Initiative versteht sich als Koordinator der lokalen, revierbezogenen Kanuaktivitäten, als Interessenvertreter der Belange des Kanutourismus auf Orts-, Regions- und Landesebene und sieht sich verantwortlich für die Vermarktung des Kanutourismus im Rahmen der Gesamtvermarktung der Wassersportregion Ruppiner Land. Die Federführung der Initiative liegt beim Tourismusverband Ruppiner Land in enger Zusammenarbeit mit dem Naturpark Stechlin–Ruppiner Land und den relevanten Landkreisämtern.⁵⁴ Ab April 2008 übernahm ein Projektmanagementteam die Formulierung und Umsetzung von Handlungsempfehlungen zur nachhaltigen Entwicklung des Kanutourismus in der Region. Die vorrangigen Ziele der Aktivitäten der Kanuinitiative liegen sowohl im Aufbau eines Systems von Rast- und Biwakplätzen als auch in der Installation eines wassertouristischen Informations- und Leitsystems.

⁵³ vgl. Wassertourismusinitiative Flusslandschaft untere Havelniederung (F.U.N.; 2007): Gründungsprotokoll, Rathenow.

⁵⁴ vgl. Tourismusverein Stechlin-Ruppiner Land e.V. (Hrsg. et. Al.; 2007): Kanuinitiative Ruppiner Land; Berlin, S. 5.

Im September 2006 gründete sich der Verein der **Oderland-Kanuten e.V.** mit dem Ziel, die wasser-touristische Nutzung des Oderbruches, der Alten Oder und der Oder zwischen Frankfurt (Oder) und Oderberg zu fördern, zu organisieren und zu pflegen. Die Mitglieder des Vereins sind sowohl touristische Anbieter und Unterstützer der Region als auch Gemeinden des Oderlandes wie z.B. Letschin, Oderaue und die Stadt Wriezen. Auch der Gewässer- und Deichverband (GEDO), die Arbeitsinitiative Letschin e.V. und Fachabteilungen des Landkreises Märkisch-Oderland haben ihr Interesse an einer engen Zusammenarbeit formuliert. Das Berliner Büro Pro Projekt GmbH tritt als Koordinator auf. Im Rahmen des EU-Teilprojekts EQUAL „Zukunft Grenzregion Oderland–Nadodrze“ hat der Verein gemeinsam mit der Pro Projekt GmbH und den Gemeinden ein auf Kanuwanderer ausgerichtetes System von Rast- und Biwakplätzen mit einheitlichen Standards entwickelt⁵⁵. Weitere Ziele des Vereins sind:

- die Vermarktung der deutsch-polnischen Flusslandschaft und ihrer touristischen Anbieter,
- der Aufbau eines Netzes aus Rast- und Biwakplätzen in Abstimmung mit den Behörden,
- die Erarbeitung eines Katalogs über Mindeststandards der Ausstattung von Biwakplätzen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.

Im Nordosten Brandenburgs gibt es ein Landes- und Bundesgrenzen überschreitendes Vernetzungsprojekt, die Initiative zum **Wasserwanderweg Uckerseen - Stettiner Haff - Police**, die durch eine interkommunale Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus Bürgermeistern, Verbandsvertretern und Mitarbeitern der Kreisverwaltungen aus den Ländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, getragen wird, die ihre Planungen untereinander abstimmen. Die Initiative entstand im Jahre 1999 im Rahmen des Projekts „BALTIC BRIDGE“.⁵⁶ Ihr Ziel ist, die Entwicklung des Reviers für den muskelbetriebenen Wasserwandersport voranzutreiben. Seit 2004 wird der grenzübergreifende Wasserwanderweg vermarktet, obwohl es bislang nur wenige Anbieter entlang der Strecke gibt. Die baulichen Maßnahmen sind nahezu abgeschlossen. Es entstanden bisher sechs Wasserwanderrastplätze auf deutscher Seite, während auf polnischer Seite noch keine Maßnahmen durchgeführt wurden. Außerdem sind Umtragestellen, Bootsgassen und Fischtrepfen an Wehren und Sohlabstürzen geschaffen worden. Als Vorbild diente die Peeneregion (2006: ca. 12.000 Paddler), in der bereits ein funktionierendes Netzwerk existiert.

In der Region der **Lausitzer Neiße** hat sich im Zuge der Fortschreibung des wep3 eine neue Initiative gegründet, die sich um die Entwicklung des Wassertourismus (hier regional bedingt ausschließlich um den Kanutourismus) bemüht. In Ergänzung zu den bereits in Sachsen laufenden Aktivitäten zur Entwicklung der Neiße zu einer Wasserwanderroute hat sich eine Arbeitsgemeinschaft aus den Anrainerkommunen des Landkreises Spree-Neiße auf deutscher Seite gebildet. Die Wirtschaftsförderung des Landkreises Spree-Neiße tritt in koordinierender bzw. unterstützender Funktion auf. Mit der polnischen Seite wurde bereits Kontakt aufgenommen, um sie in das Vorhaben zu integrieren. Es wird angestrebt, das Thema „Wassersportentwicklung“ in das Projekt „1. Europäische Gartenkulturregion“ (von Neuzelle bis Bad Muskau beiderseits der Neiße) aufzunehmen. Eine Machbarkeitsstudie zur wasser-touristischen Entwicklung der Lausitzer Neiße wurde im Auftrag des Landkreises erarbeitet.

Im Bereich der **Oberen Spree** gibt es vergleichbare Ambitionen. Die Spree soll von der Landesgrenze Sachsen über das Biosphärenreservat Spreewald und den Neuendorfer See bis zum Schwielochsee in ihrer Qualität als Wasserwanderrevier entwickelt werden. Auch hier beziehen sich die Entwicklungsvorhaben, dem sensiblen Naturraum geschuldet, ausschließlich auf den muskelbetriebenen

⁵⁵ vgl. <http://www.oderlandkanuten.de>.

⁵⁶ Das Projekt BALTIC BRIDGE ist als transregionales Strukturentwicklungskonzept der Europäischen Union für den Handlungsraum zwischen Berlin – Stettin und Schonen konzipiert und wurde im Juni 1999 gestartet. Vgl. Gesellschaft für Umweltplanung, Forschung und Beratung (gfu; 2001): Wasserwanderweg Uckerseen-Stettiner Haff-Police; Projekte zur Verbesserung des Wasserwanderns in der Region Pomerania; Prenzlau, S.8.

Wassersport (siehe auch Kapitel 3.2/ Gewässereignung: Wasserwanderrevier Spreewald). Die Anrainerkommunen und die LEADER-Aktionsgruppen „Spree-Neiße“ sowie „Spreewald Plus“ haben dazu eine Arbeitsgemeinschaft gebildet, um gemeinsam das Projekt „Masterplan naturverträglicher Wassertourismus Spree-Spreewald“ umzusetzen. Der Landkreis Spree-Neiße tritt hier ebenfalls als Koordinator und in unterstützender Funktion auf. Hauptziele des Projekts sind:

- Analyse der Infrastruktur, Befahrbarkeit, Schutzstatus der Gewässer sowie der touristischen Angebotsstrukturen,
- Analyse des Ist-Zustandes und Defizitanalyse,
- Moderativer Prozess unter Einbeziehung aller relevanten Akteure zur Entwicklung von Zielen und Maßnahmen unter Betrachtung des Gesamtgebietes,
- Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs und Handlungsempfehlungen,
- Qualifizierung und Optimierung des vorhandenen Systems der Wasserwanderstrecken nach Gesichtspunkten der Vereinbarkeit von Naturschutz und Tourismus (insbesondere Gewässerdurchgängigkeit durch Fisch-Kanu-Passagen, räumliche Entflechtung Kahn-Kanu),
- Entwurf und Realisierung eines einheitlichen wassertouristischen Lenkungssystems von der Oberen Spree bis zum Schwielochsee bzw. Märkisch-Buchholz,
- Verbesserung der Qualifikation der touristischen Anbieter (z.B. Kanu-Verleiher),
- Verbesserung des Systems der Kanu-Einsatzstellen, Wasserwanderrastplätze und Übernachtungsmöglichkeiten; Aufbau einheitlicher Qualitätsstandards,
- Entwicklung innovativer Angebote für Kanutouristen (Vernetzung mit anderen Tourismusformen),
- Prüfung einer Kontingentierung der Anzahl der Verleihboote in bestimmten Teilregionen bzw. von Anreizsystemen zur Verlagerung in andere Teilregionen.⁵⁷

Bereits vorhandene Infrastrukturen, beispielsweise im Bereich Spremberg-Talsperre und Burg (Spreewald) sowie durch Vattenfall zwischen Cottbus und Burg (Spreewald) geplante Vorhaben, sollen durch Lückenschlüsse ergänzt werden, um eine durchgängige Befahrbarkeit für muskelbetriebene Boote zu erreichen.

Das **Lausitzer Seenland** verteilt sich auf brandenburgischer Seite auf die drei Landkreise: Oberspreewald-Lausitz, Elbe-Elster und Spree-Neiße. Im Lausitzer Seenland gibt es keine koordinierende Institution im Sinne einer Wassertourismusinitiative (wie z.B. in den Regionen WIR, FUN oder WIN). Die beiden existierenden Zweckverbände übernehmen nur teilweise Aufgaben, die mit einer der vorher benannten Initiativen vergleichbar sind. Die Fusion der beiden Zweckverbände ist in Vorbereitung. Der Zweckverband Erholungsgebiet Senftenberger See wurde 2008 damit beauftragt, die Interessen beider Zweckverbände wahrzunehmen. Sein Ziel ist die Schaffung eines „aktiv-sportlichen“ Profils mit innovativen Angeboten für das Lausitzer Seenland.⁵⁸

In der Elbe-Elster-Region arbeiten die Kommunen in einer Arbeitsgemeinschaft zusammen, um den **Wassertourismus auf der Schwarzen Elster** sowie den Nebenflüssen zu entwickeln. Auch hier beschränkt sich die wassertouristische Entwicklung auf den Kanutourismus, der im Zuge der Renaturierung der Schwarzen Elster erst ermöglicht wird.

⁵⁷ vgl. Stellungnahme des Biosphärenreservates Spreewald (Landesumweltamt Brandenburg) & Tourismusverband Spreewald e.V. vom 07. Oktober 2008 und Februar 2009.

⁵⁸ vgl. Stellungnahme des Zweckverbandes Erholungsgebiet Senftenberger See; Januar 2009.

4 Entwicklungsziele, Maßnahmen und Perspektiven

Auf der Grundlage der vorangegangenen Ausführungen werden im Folgenden Ziele und Entwicklungsperspektiven für die sieben Hauptwasserwanderrouten (HWWR) und acht Wasserwanderreviere (WWR) festgeschrieben. Bestehende Festlegungen aus den Plänen WEP, Teil I, und WEP, Teil II, bleiben größtenteils erhalten. Ergänzungen basieren auf den Projektmeldungen der Online-Erhebung und den Abstimmungen in den Arbeitstreffen der Ministerien des Landes Brandenburg. Sie ergeben sich unter anderem auch durch die Unterteilung der Hauptwasserwanderrouten in verschiedene Bereiche und die Definition neuer Wasserwanderreviere. Insbesondere die kanutouristische Nutzung der Gewässer wurde ergänzt.

Vor dem Aufbau neuer Wasserwanderplätze sollte die Kapazitätserweiterung bestehender oder vorhandener ungenutzter Anlagen im Vordergrund stehen. Die Inanspruchnahme bislang großräumig wenig verbauter oder unter naturschutzfachlichen Aspekten besonders sensibler Uferabschnitte soll vermieden werden. Die allgemeine Zugänglichkeit der Hauptwasserwanderrouten und Wasserwanderreviere muss erhalten bleiben. Bei dem Errichten von Ein- und Ausstiegsstellen ist auf die öffentliche Nutzbarkeit zu achten.

Die Entwicklungsziele und Empfehlungen für Standorte der Wasserwanderplätze sind in den nachfolgenden Tabellen in Kapitel 4.1 aufgelistet und in einer Karte (Anlage 1) zusammengefasst dargestellt. Die Projektempfehlungen für den organisierten Wassersport werden in Kapitel 4.2 aufgeführt. Empfehlungen für Umbaumaßnahmen an Schleusen sind in Kapitel 4.3 tabellarisch aufgelistet.

Einheitliche Leitsysteme tragen zur Vernetzung der wasser- und landseitigen Angebote und zur besseren Vermarktung bei. Ein landesweit einheitliches System, das regionale Unterschiede berücksichtigt, wird von der Landesregierung befürwortet (siehe Kapitel 4.4).

4.1 Entwicklungsziele und Wasserwanderplätze entlang der HWWR und in den Wasserwanderrevieren

Hauptwasserwanderroute 1							
Analyse: Die wassertouristische Infrastruktur dieser Route ist insgesamt ausreichend entwickelt. Lediglich punktuell und entlang des Oder-Spree-Kanals sind Lückenschlüsse wünschenswert. Insgesamt gibt es erst wenige vernetzte wasser- und landseitige Angebote. Der muskelbetriebene Wassersport spielt derzeit noch eine untergeordnete Rolle. Infrastrukturdefizite wie Ein- und Ausstiegstellen für diese Zielgruppe sind besonders an der Müggelspree und am Oder-Spree-Kanal identifiziert worden. In Eisenhüttenstadt bestehen weiterhin noch Potenziale.							
Bereich: Rüdersdorfer-Grünheider Seengebiet (1.1)							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
1.1.1	Rüdersdorf OT Hennickendorf	x	x	x	S	a, b	
1.1.2	Woltersdorf	x	x	x	S	a, b	
1.1.3	Erkner	x	x	x	S, B	a	
1.1.4	Grünheide OT Hangelsberg		x		L	a	Lückenschluss
1.1.5	OT Mönchwinkel		x		B	a	Lückenschluss
1.1.6	OT Spreeau		x		R	a	Lückenschluss
1.1.7	Gosen – Neu Zittau	x	x		R	a, b	gemäß WEP II ⁵⁹
Bereich: Oder-Spree-Kanal bis zur Oder bei Eisenhüttenstadt inklusive Brieskower Kanal (1.2)							
1.2.1	Spreenhagen	x	x		L	a, b	gemäß WEP II
1.2.2	Fürstenwalde	x	x	x	S	a, b	
1.2.3	Berkenbrück	x	x		R	a, b	
1.2.4	Briesen (Mark)	x	x		R	a	
1.2.5	Müllrose	x	x		L	a, b	
1.2.6	Siehdichum	x			R	a, b	
1.2.7	Groß Lindow	x	x		L	a, b	gemäß WEP II
1.2.8	Brieskow- Finkenheerd		x		B	b	
1.2.9	Brieskower Kanal ¹		x		R	a, b	
1.2.10	Eisenhüttenstadt ²	x	x	x	S	a, b	
<p>¹ Eine Nutzung des Kanals für Wassersport und Wassertourismus unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten wird befürwortet. Die Ausstattung der stillgelegten Schleusen mit Ein- und Ausstiegstellen für Kanuwanderer ist zur Attraktivitätssteigerung erforderlich. Infolge der abschnittsweise sehr hohen ökologischen Wertigkeit des Kanals ist eine Öffnung für den motorisierten Sportbootverkehr ausgeschlossen, Kanu und Rudersport sind in weiten Bereichen möglich. Weitere Abstimmungen zur Nutzung des Kanals für das Kanuwandern sind erforderlich.</p> <p>² Für Eisenhüttenstadt wird die Konzentration auf einen zentralen Standort empfohlen, an dem alle wassertouristischen Serviceeinrichtungen vorhanden sind.</p>							
<p>Perspektiven: Zukünftig sollte verstärkt auf die Belange des muskelbetriebenen Wassersports eingegangen werden. Gerade die Müggelspree bietet für das Kanu- und Ruderwandern gute Potenziale und soll dieser Zielgruppe entsprechend qualifiziert werden. Eisenhüttenstadt und Fürstenwalde bilden entlang der Route die wichtigsten Standorte für den Wassertourismus, die sich jeweils auf einen Entwicklungsstandort konzentrieren sollten. Müllrose, Brieskow-Finkenheerd, Erkner, Woltersdorf und Hennickendorf werden als wichtige ergänzende Standorte eingestuft. Entlang der Route sollten durch Vernetzung der Angebote landseitige Attraktionen zur Verlängerung des Aufenthalts beitragen.</p>							
<p>Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt</p> <p>a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung</p>							

⁵⁹ „Gemäß WEP II“ = Übernahme aus WEP II.

⁶¹ vgl. Media mare (2006): Wassertouristisches Infrastrukturkonzept für die Landkreise LDS, LOS, MOL und Frankfurt (Oder) unter besonderer Berücksichtigung wassertouristischer Produktentwicklung, Berlin.

Hauptwasserwanderoute 2							
Analyse: Die wassertouristische Infrastruktur entlang dieser Route ist streckenweise optimal. Insbesondere die einzelnen traditionellen Sackgassenreviere wie die Scharmützeeregion, die Teupitzer Gewässer und der Schwielochsee sind von ihrer infrastrukturellen Ausstattung her mit anderen wassertouristischen Schwerpunktregionen Brandenburgs vergleichbar. Für eine wassertouristische Weiterentwicklung ist es erforderlich, das Netz an vorhandenen Standorten zu qualifizieren und punktuell um neue Standorte zu ergänzen. Für den muskelbetriebenen Wassersport sind wesentliche Potenziale noch ungenutzt. Größtes Hemmnis für die Weiterentwicklung des motorisierten Wassersports ist die fehlende Umfahrungsmöglichkeit über den Dahme-Umflutkanal. Als Indikator diente die rückläufige Frequentierung der Schleuse Neue Mühle (Nr. 19). ⁶¹ Für den muskelbetriebenen Wassertourismus und für den lokalen Betrieb mit Spreewaldkähnen hätte eine solche Maßnahme negative Auswirkungen, da Naturbelassenheit und Ruhe den Erholungswert steigern. Laut vorliegender Machbarkeitsstudie (BTE, 2007) sind Lückenschlüsse, vor allem in den Bereichen zwischen Prieros über den Schwielochsee bis Beeskow und am Oder-Spree-Kanal, notwendig.							
Bereich: Dahmeseen (2.1)							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgastschiffahrt			
2.1.1	Eichwalde	x	x		L	a, b	
2.1.2	Zeuthen	x	x	x	L	a, b	
2.1.3	Wildau	x	x		L	a, b	
2.1.4	Königs Wusterhausen	x	x	x	L	a, b	
2.1.5	OT Wernsdorf	x	x	x	L	a, b	gemäß WEP II
2.1.6	OT Niederlehme	x	x	x	S	a, b	gemäß WEP II
2.1.7	OT Senzig	x	x	x	L	a, b	gemäß WEP II
2.1.8	OT Zernsdorf	x	x	x	L	a, b	gemäß WEP II
2.1.9	OT Kablow	x	x	x	R	a, b	gemäß WEP II
2.1.10	Heidensee OT Gussow	x	x	x	L	a	gemäß WEP II
2.1.11	OT Dolgenbrodt	x	x	x	L	a	gemäß WEP II
2.1.12	OT Prieros	x	x	x	L	a, b	
2.1.13	Münchehofe OT Hermsdorfer Mühle		x		R	a, b	
2.1.14	Märkisch-Buchholz	x	x		S	a, b	
2.1.15	OT Köthen	x	x		L	b	
Storkower Gewässer							
2.1.16	Heidensee OT Blossin	x	x		L	a, b	
2.1.17	OT Kolberg	x	x	x	L	a	gemäß WEP II
2.1.18	OT Wolzig	x	x		S	a, b	gemäß WEP II
2.1.19	Storkow	x	x	x	S	a, b	
2.1.20	OT Kummersdorf	x	x		R	a, b	gemäß WEP II
2.1.21	OT Philadelphia	x	x		R	a, b	gemäß WEP II
2.1.22	Reichenwalde OT Dahmsdorf	x	x		R	a, b	gemäß WEP II
Teupitzer Gewässer							
2.1.23	Groß Köris	x	x	x	S	a, b	
2.1.24	OT Klein Köris	x	x		L	a, b	
2.1.25	Schwerin		x		R	b	gemäß WEP II
2.1.26	Teupitz	x	x	x	L	a	
Nottekanal¹							
2.1.27	Mittenwalde	x	x	x	R	b	
2.1.28	OT Motzen		x		R	a	
2.1.29	Zossen		x		R	b	gemäß WEP II
2.1.30	OT Kallinchen		x		R	a	
2.1.31	Am Mellensee	x	x		L	b	
Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung							

Hauptwasserwanderroute 2							
Bereich: Scharmützelsee (2.2)							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgastschifffahrt			
2.2.1	Bad Saarow	x	x	x	S	a, b	
2.2.2	Diensdorf-Radlow	x	x	x	L	a, b	
2.2.3	Wendisch-Rietz	x	x	x	L	a, b	
Bereich: Untere Spree (2.3)							
2.3.1	Unterspreewald OT Neuendorf am See	x	x	x	L	a, b	
2.3.2	Märkische Heide OT Alt-Schadow	x	x		R	a, b	
2.3.3	Tauche OT Werder	x	x		L	a	gemäß WEP II
2.3.4	OT Trebatsch	x	x		L	a	gemäß WEP II
2.3.5	Schwielochsee OT Goyatz	x	x	x	L	a, b	gemäß WEP II
2.3.6	OT Jessern	x	x	x	L	a, b	gemäß WEP II
2.3.7	Friedland OT Glowe	x	x	x	L	a	
2.3.8	Beeskow	x	x	x	S	a	
2.3.9	OT Radinkendorf	x	x		R	b	
2.3.10	Rietz-Neuendorf OT Neubrück	x	x		L	b	
2.3.11	OT Drahendorf		x		R	b	Lückenschluss
¹ Der Nottekanal ist schiffbares Landesgewässer (Gewässerklasse C; 1-schiffig).							
<p>Perspektiven:</p> <p>Es bestehen Interessen durch die anliegenden Kommunen und Gewerbetreibende, entlang der Route die Anlegemöglichkeiten (z.B. Bad Saarow, Pieskow, Theresienhof) für die Fahrgastschifffahrt auszubauen. Am Schwielochsee ist eine abgestimmte Entwicklung mit den Anrainerkommunen anzustreben.</p> <p>Für das Umfahren sind auf Basis der derzeitigen Festlegungen zum Dahme-Umflut-Kanal (Gewässerklasse C, 2-schiffig) und zur Schleusengruppe Leibsch kostengünstige Maßnahmen zum Umgehen der Wehre in Märkisch-Buchholz zu prüfen. Die Drahendorfer Spree soll ausschließlich dem muskelbetriebenen Wassersport vorbehalten sein. Änderungen und Verbesserungen der Infrastruktur könnten auch ohne die Schaffung des Rundkurses für Motorboote erfolgen. Die Eröffnung des Rundkurses wird zwar einen wichtigen Impuls geben, aber die Effekte der Verbesserung dürfen nicht allein dem Rundkurs zugeschrieben werden.⁶²</p> <p>Defizite bestehen zurzeit vor allem in der einheitlichen Vermarktung der Region, die unabhängig von einer Realisierung der Baumaßnahmen zur Umfahrung der Schleuse Märkisch-Buchholz erfolgen kann. Die Vermarktung des Reviers, das gut für den muskelbetriebenen Wassersport und kleine Sportboote geeignet ist, muss innerhalb der Region geregelt werden. Eine einheitliche, überregionale Vermarktung wird für erforderlich gehalten. Die Vernetzung der touristischen Strukturen ist anzustreben.</p>							
<p>Erläuterung:</p> <p>B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt</p> <p>a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung</p>							

⁶² vgl. Landkreis Dahme-Spreewald (Hrsg.; 2007): Machbarkeitsstudie – Perspektiven der geplanten Verbindung Dahme – Dahme-Umflutkanal – Spree für den Wassersport; Berlin.

Hauptwasserwanderoute 3							
<p>Analyse: Insgesamt betrachtet bestehen keine gravierenden infrastrukturellen oder sonstigen Defizite, aber es gibt noch erheblichen Verbesserungsbedarf, insbesondere im Hinblick auf die Zielrichtung, das Revier auch überregional als Bootsurlaubsziel bzw. Wassertourismusdestination zu positionieren. Entlang der Route liegen die größten Hemmnisse sowohl in der fehlenden Identität als Gesamtrevier „Havel“ als auch in der mangelhaften Besucherlenkung der Bootsurlauber sowohl wasser- als auch landseitig. Sowohl die qualitative als auch die quantitative Infrastrukturausstattung sind in den Teilbereichen sehr unterschiedlich. Bisher fehlt eine gezielte Vernetzung wasser- und landseitiger Angebote. Dem muskelbetriebenen Wassersport wurde bislang wenig Beachtung geschenkt, sodass gerade auf diesem Gebiet der größte Nachholbedarf besteht.⁶³</p>							
Bereich: Potsdamer Gewässer (3.1)							
<p>Analyse: Die Potsdamer Gewässer verfügen insgesamt bereits über eine hohe Anzahl an Steganlagen, die sich aber zum Großteil in privater oder Vereinsnutzung befinden und somit von Touristen nur eingeschränkt genutzt werden können. Die Entwicklung der wassertouristischen Infrastruktur wird als notwendige Grundlage für die Verknüpfung des Wassertourismus mit dem Städte- und Kulturtourismus angesehen. Ein Stützpunkt in Zentrumsnähe unterstützt auch den muskelbetriebenen Wassersport, die Installation einer Gelben Welle signalisiert die Öffnung der Stadt zum Wasser. Die derzeitige schon gute Vermarktung der Region durch die WIR-Initiative ist als Standortvorteil zu betrachten. Vor allem für den muskelbetriebenen Wassersport wurden Defizite festgestellt. Vorhandene und neu zu planende Anlagen sollten auch diese Zielgruppe berücksichtigen und sich möglichst darauf einstellen. Die Stadt Werder ist im Zentrum mit wassertouristischer Infrastruktur gut ausgestattet, in den Ortsteilen wurde Bedarf für den muskelbetriebenen Wassersport festgestellt. Die Qualifizierung vorhandener Standorte sollte im Vordergrund stehen.</p>							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
3.1.1	Potsdam	x	x	x	S	a, b	
3.1.2	OT Neu Fahrland	x	x		L	b	
3.1.3	OT Marquardt	x	x		R	b	
3.1.4	Schwielowsee OT Caputh	x	x		R	b	
3.1.5	OT Ferch	x			R	a	
3.1.6	OT Geltow	x	x		S	a	Uferkonzept Gemeinde Schwielowsee
3.1.7	Werder (Havel)	x	x		R	a, b	
3.1.8	OT Glindow	x	x	x	R	b	
3.1.9	OT Töplitz	x	x		L	a, b	
3.1.10	OT Phöben		x		L	b	
3.1.11	Teltow	x	x	x	L	b	Lückenschluss
<p>Perspektiven: Der Bereich Potsdamer Havelbucht weist gute Entwicklungspotenziale auf und soll als zentraler Stützpunkt favorisiert werden. Der Bereich Werder Havelauen ist der favorisierte Standort für Erweiterungen bzw. für ergänzende Einrichtungen des Motorbootsports. Er ist ein denkbarer Standort für die Versorgung mit Treibstoffen für Wassersportfahrzeuge. Alternativ kommen bestehende Standorte infrage. Die Entwicklung des muskelbetriebenen Wassersports soll vorangetrieben werden. Für den Motorbootsport soll die Konzentration auf vorhandene Standorte erfolgen.</p>							
<p>Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung</p>							

⁶³ vgl. Project M/ Tourismuskontor (2007): Grobkonzept Wassertourismusinitiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen (WIR); Berlin, S. 6.

Hauptwasserwanderroute 3							
Bereich: Brandenburger Gewässer (3.2)							
Analyse: Die Brandenburger Gewässer sind insgesamt wassertouristisch gut ausgestattet, insbesondere für den Motorboot- und Charterbootverkehr. Als Besonderheit der Region wird die Regattastrecke am Beetzsee gesehen, deren Ausbau und Qualifizierung eine der Schlüsselaufgaben des Wassersports in der Region ist, unter anderem im Hinblick auf die geplante Nutzung für die Ruder-Weltmeisterschaften im Jahr 2013. Die derzeitige schon gute Vermarktung der Gesamtregion durch die WIR-Initiative ist als Standortvorteil zu betrachten.							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
3.2.1	Ketzin	x	x	x	B, R	a, b	
3.2.2	OT Zachow		x		B	a	
3.2.3	OT Paretz	x	x	x	R	a	gemäß WEP II
3.2.4	Groß Kreuz OT Schmergow		x		B	b	
3.2.5	OT Deetz		x		B	a	
3.2.6	OT Götzer Berge		x		B	b	
3.2.7	Brandenburg a.d. Havel	x	x	x	S	a, b	
3.2.8	OT Klein Kreuz		x		B	b	
3.2.9	OT Saaringen		x		B	b	
3.2.10	Beetzsee OT Brielow	x	x		R	b	
3.2.11	OT Radewege	x	x	x	R	b	gemäß WEP II
3.2.12	Beetzseeheide OT Ketzür	x	x		R	b	
3.2.13	Päwesin	x	x		R	b	
3.2.14	Wusterwitz	x	x	x	L	b	gemäß WEP II
Emstergewässer							
3.2.15	Kloster Lehnin OT Rietz		x		B	a	
3.2.16	OT Netzen		x		B	a	
3.2.17	OT Lehnin		x		B	a	
Perspektiven: Die Stadt Brandenburg plant mehrere öffentliche Bootseinsatzplätze. Weiterhin möchte die Stadt die regelmäßige Befahrung der umliegenden Seen durch Fahrgastschiffe gewährleisten. Ein Anleger am geplanten Industriemuseum erscheint sinnvoll, da es sich um ein touristisches Highlight der Stadt handelt. Die Ausstattung mit Bootslagern und Rastplätzen für den muskelbetriebenen Wassersport soll im Innenstadtbereich noch verbessert werden. Die Ausweisung von Kanurouten (z.B. Jakobsgraben u.a.) wird befürwortet. Die Schaffung von weiteren Anlegemöglichkeiten im Innenstadtbereich (für alle Sportboote) ist erforderlich. Im Zuge der geplanten Renaturierung der Mittleren Havel werden sich weitere Möglichkeiten für den muskelbetriebenen Wassersport eröffnen. Der sanfte Tourismus und die ruhige Erholung könnten sich zu Vermarktungsschwerpunkten entwickeln. Hier ist ein weiterer Ausbau gemäß den Zielgruppen Motorboot- und Kanutourist mit einzubeziehen. Die Emstergewässer runden das kanutouristische Angebot in der Region ab. Ein attraktives Ansteuerungsziel für alle Wassertouristen ist Kloster Lehnin. Dementsprechend sollen der Emsterkanal und vorhandene Fahrrinnen gemäß der Gewässerkategorie C (und D) soweit unterhalten werden, dass die Anfahrt nach Lehnin erfolgen kann. Nachdem 2008 Maßnahmen zur Beräumung der Gewässersohle in einem Kanalabschnitt des Emsterkanals durchgeführt wurden, bestehen derzeit keine Einschränkungen für die Schiffbarkeit der Emstergewässer. Die Gewässerabschnitte außerhalb der Fahrinne sollen dem muskelbetriebenen Wassersport vorbehalten sein. Die Beetzseenkette bietet dem Wasserwanderer eine interessante Umgebung mit dem Highlight „Regattastrecke“. Mit dem Ausbau der Regattastrecke wird ein überregional ausstrahlendes Alleinstellungsmerkmal geschaffen, das den Wassersport und den Tourismus miteinander verbindet. Um die Regattastrecke herum werden sich voraussichtlich entsprechende touristische Infrastrukturen entwickeln, die Gäste aufnehmen können. Für Wasserwanderer sollten die Kapazitäten hinsichtlich von Bett- und Boot-Angeboten erweitert werden.							
Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung							

Hauptwasserwanderroute 3							
Bereich: Untere Havel (3.3)							
Analyse: Die Untere Havel ist ein Wassersportrevier überwiegend für Motorboot- und Kanuverkehr. Das Revier ist zum Wasserwandern gut geeignet und sollte somit auch Infrastrukturen für alle Bootstypen vorweisen. Ein System von Biwakplätzen befindet sich in den Anfängen. Die Seen um Hohennauen sind bereits jetzt ein stark frequentiertes Naherholungsgebiet. Hier soll vor allem auf die Qualifizierung vorhandener Strukturen Wert gelegt werden. Nur punktuell sind in diesem Bereich Liegeplatzerweiterungen für Gastlieger notwendig. Die Infrastrukturen sollten auch den muskelbetriebenen Wassersport berücksichtigen.							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
3.3.1	Havelsee OT Fohrde	x	x	x	L	a, b	gemäß WEP II
3.3.2	OT Pritzerbe	x	x		L, B	a, b	
3.3.3	Milower Land OT Bahnitz	x	x	x	L	a	gemäß WEP II
3.3.4	OT Milow	x	x	x	L	a	
3.3.5	OT Bützer	x	x		R	a	Lückenschluss
3.3.6	Premnitz	x	x	x	L	a, b	
3.3.7	OT Mögelin	x	x		R	b	Lückenschluss
3.3.8	OT Döberitz	x	x		R	b	Lückenschluss
3.3.9	Rathenow	x	x	x	S	a	
3.3.10	OT Böhne		x		B	b	
3.3.11	OT Semlin	x	x	x	L	a	
3.3.12	OT Grütz	x	x		R, B	a	
3.3.13	Stechow-Ferchesar OT Ferchesar	x	x	x	L	a	
3.3.14	Seeblick OT Wassersuppe	x	x	x	R	a	
3.3.15	OT Hohennauen	x	x	x	L	a	
3.3.16	Havelaue OT Parey	x	x		R, B	b	Lückenschluss
3.3.17	OT Strodehne	x	x	x	L	a	
<p>Perspektiven: Es ergeben sich positive Effekte für die Weiterentwicklung des Wassertourismus durch die BUGA im Jahr 2015 und die Renaturierung der Unteren Havelniederung. Zukünftig wird die Attraktivität für das muskelbetriebene Wandern gerade durch die Renaturierung noch gesteigert, die Potenziale sind bisher nur wenig genutzt. Die derzeitige gute Vermarktung der Gesamtregion (durch WIR und FUN) ist als Standortvorteil zu betrachten. Die Vernetzung innerhalb der Region sollte weiter vorangetrieben werden auch im Hinblick auf mögliche Kooperationen der Initiativen (FUN, WIR) in der Region Mittlere und Untere Havel.</p>							
<p>Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung</p>							

Hauptwasserwanderroute 3							
Bereich: Elbe (3.4)							
Analyse:							
Das Wassersportrevier im äußersten Nordwesten Brandenburgs ist Teil des Biosphärenreservates Flusslandschaft Elbe – Brandenburg. Dieser besonders naturnahe Abschnitt der Elbe bietet derzeit vorwiegend dem Motorbootfahrer Möglichkeiten zum Anlegen. Kanutouristische Infrastruktur ist noch unterrepräsentiert. Entlang des nördlichen Elbufers gibt es mehrere nicht ausgeschilderte Bereiche im NSG „Wittenberge – Rühstädter Elbniederung“, in denen das Anlegen verboten ist. Das südliche Elbufer gehört zu Sachsen-Anhalt. Hier besteht ein generelles Anlandeverbod zwischen Flusskilometer 441,8 und 474,5 (Schnackenburg).							
An den Nebenflüssen der Elbe gilt die Verordnung zum Landschaftsschutzgebiet „Brandenburgische Elbtalau“, die das Befahren der Gewässer mit motorisierten Sportbooten außerhalb der Bundeswasserstraße und der schiffbaren Landesgewässer untersagt. Gleichzeitig gilt das Verbot, mit Kraftfahrzeugen abseits von Straßen und Wegen zu fahren (LSG-VO).							
Bei entsprechenden Wasserständen ist das Befahren der Karthane mit Kajaks und Kanadiern zwischen Klein Leppin und Bad Wilsnack möglich, ab Bad Wilsnack nur im Zeitraum vom 16.06. bis 28.02. (NSG „Wittenberge – Rühstädter Elbniederung“). Diverse Stauwerke werden derzeit mit Ein- und Ausstiegstellen ausgestattet. Auf der Stepenitz ist das Befahren in der Zeit vom 16.06. bis 30.10. im Bereich Brücke Wolfshagen bis Wittenberge bei Mindestwasserstand (Pegel Wolfshagen) von 0,5 m und nur mit Kajaks und Kanadiern in einer Größe, die nicht über Vierer-Kanadier hinausgehen, möglich. Das An- und Ablegen sowie das Betreten des Ufers zwischen Wolfshagen und Perleberg sind an acht Punkten (Brücke Wolfshagen, ca. 1 Luft-km unterhalb Seddin, Brücke Kreuzburg, Brücke Klein Linde, zwischen Klein Linde und Lübzow, Brücke Lübzow, zwischen Lübzow und Perleberg, Neue Mühle bei Perleberg) möglich („NSG Stepenitz“). Zwischen Perleberg und Wittenberge sind diverse Wehre und Stauwerke zu umgehen. Im Mündungsbereich der Stepenitz in die Elbe besteht Handlungsbedarf zwecks Sicherung der Fahrrinne (Schrottablagerungen). Die Löcknitz ist bei entsprechendem Wasserstand mit Kajaks und Kanadiern (bis zur Grenze nach Mecklenburg-Vorpommern) befahrbar, außer im Bereich des NSG „Gandower Schweineweide“: Der Rudower See kann von muskelbetriebenen Sportbooten befahren werden. ⁶⁴							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
Karthane							
3.4.1	Bad Wilsnack		x		R	b	
Stepenitz							
3.4.2	Wittenberge		x		R	b	Lückenschluss
3.4.3	Breese		x		R	b	
3.4.4	Weisen		x		R	b	
3.4.5	Perleberg		x		B	a	
3.4.6	Groß Pankow OT Klein Linde		x		R	b	Lückenschluss
Löcknitz							
3.4.7	Lenzen	x ¹	x	x	S	a	
3.4.8	OT Breetz		x		B	b	Lückenschluss
Gnevsdorfer Vorfluter							
3.4.9	Quitzebel	x	x		R	b	
3.4.10	Rühstädt OT Abbdorf	x	x		R	a	Lückenschluss
Elbe							
3.4.11	Rühstädt OT Gnevsdorf	x	x		R	b	
3.4.12	Rühstädt	x	x		R	a	
3.4.13	Wittenberge	x	x	x	S	a	
3.4.14	OT Schade- beuster	x	x		R	b	Lückenschluss
3.4.15	Cumlosen	x	x	x	L, B	a, b	
3.4.16	OT Müggendorf	x	x		R	b	Lückenschluss
3.4.17	Mühlberg/ Elbe	x	x		S	a	
¹ nur Segeln							
Perspektive:							
Die Erschließung der Karthane, der Stepenitz und der Löcknitz für den Kanutourismus erscheint sinnvoll in den Bereichen, die keinem Schutzstatus unterstehen. Die Entwicklung eines sanften Kanutourismus sollte in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde erfolgen. Entlang der Elbe soll ein lückenloses Netz von Sportbootanlegern entstehen. Die angegebenen Standorte ergänzen das Netz vom Blauen Band in Sachsen-Anhalt (siehe Kapitel 4.4). Der besonders naturnahe Abschnitt der Elbe im Biosphärenreservat sollte zu einem Aufenthalt ermutigen und die Möglichkeit geben, vom Sportboot ins Kanu umzusteigen, um vom Kanu aus das Biosphärenreservat zu erleben. Für die Region wäre die Entwicklung des Wassertourismus eine mögliche strukturstärkende Maßnahme.							

⁶⁴ vgl. Stellungnahme des Biosphärenreservates Flusslandschaft Elbe – Brandenburg (LUA Brandenburg) vom 25. November 2008.

Hauptwasserwanderroute 4							
Bereich: Oder-Havel (Havelkanal, Havel, Oder-Havel-Kanal, Finowkanal, Alte Oder) (4.1)							
Analyse: Der Gewässerabschnitt der Route 4 stellt ein klassisches Durchgangsrevier dar. Es ist für alle Arten des Wasserwanderns attraktiv. Aufgrund der hohen Nachfrage erscheint der Ausbau bzw. die Wiederschiffbarmachung einiger Gewässerabschnitte sinnvoll (Werbellinkanal, Langer Trödel/ gehört zu Route 5, Malzer Kanal und Oranienburger Havel). Nur so kann ein möglicher Nutzungskonflikt zwischen Berufs- und Freizeitschiffahrt entschärft werden. Der Werbellinsee hat überregionale Ausstrahlungskraft und ist bekannt und beliebt bei Badegästen, Seglern und Wasserwanderern. Entsprechende Infrastrukturen für die wassertouristische Entwicklung sind erforderlich.							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
4.1.1	Oderberg	x	x	x	S	a	
Oder-Havel-Kanal							
4.1.2	Liepe	x	x	x	L	b	gemäß WEP II
4.1.3	Niederfinow OT Stecherschleuse		x	x	L	a	gemäß WEP II
4.1.4	Eberswalde	x	x	x	R, L	a, b	
4.1.5	Marlenwerder ¹	x	x		R	b	
4.1.6	OT Grafenbrück	x	x		R	b	
4.1.7	OT Ruhlsdorf	x	x	x	L	a, b	gemäß WEP II
Havel							
4.1.8	Oranienburg ²	x	x	x	S	a	
4.1.9	OT Lehnitz	x	x		L	a, b	
4.1.10	Hohen Neuendorf	x	x		L	a, b	gemäß WEP II
4.1.11	Velten	x	x	x	L	a, b	
4.1.12	Hennigsdorf	x	x	x	S	a, b	
Havelkanal							
4.1.13	Schönwalde-Glien	x	x		R	b	
4.1.14	Brieselang	x	x		L	a	gemäß WEP II
4.1.15	Wustermark OT Buchow-Karpzow	x	x	x	R	a	gemäß WEP II
Bereich: Werbellinsee (4.2)							
4.2.1	Schorfheide OT Altenhof	x	x		R	b	
4.2.2	Joachimsthal	x	x		R	b	
4.2.3	OT Eisenau	x	x	x	L	a, b	
¹ Die Wiederherstellung des Werbellinkanals ist ein Schlüsselprojekt (WIN) in der Region zur Erschließung des Motor- und Charterboottourismus. Das Vorhaben befindet sich in der Umsetzung. (Langer Trödel siehe HWWR 5/ Bereich 5.1) ² Die Wiederschiffbarmachung der Oranienburger Havel und des Malzer Kanals sind Schlüsselprojekte zur Erschließung des Motor- und Charterboottourismus (WIN).							
Perspektiven: Mit der Umsetzung der Vorhaben im Rahmen der WIN-Initiative werden weitere Potenziale, vor allem für den Motor- und Charterboottourismus erschlossen. Insbesondere die Herstellung einer Umfahrung der stark frequentierten Schleuse Lehnitz über die Oranienburger Havel und den Malzer Kanal als auch die Wiederherstellung einer Befahrbarkeit des Langer Trödel (siehe HWWR 5) werden neue Impulse geben. Für den muskelbetriebenen Wassersport erscheint der Gewässerabschnitt des Oder-Havel-Kanals auch aufgrund der Berufsschiffahrt ungeeignet. Durch den Wiederaufbau des Werbellinkanals – und die damit einhergehende Anbindung an den Finowkanal – wird die künftige Entwicklung des Werbellinsees gefördert.							
Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung							

Hauptwasserwanderroute 4							
Bereich: Unteres Odertal (4.3)							
<p>Analyse: Zum Bereich des Unteren Odertales zählt neben der Oder auch die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße, die ein Durchgangsrevier für den motorisierten Wassersport darstellt und größtenteils als Alternative zum Befahren der Oder dient.⁶⁵ Aufgrund der naturräumlichen Bedingungen liegen die Häfen ausschließlich am Westufer des Kanals. Über die Schwedter Querfahrt erreicht der Wassersportler die Oder, die über das Stettiner Haff in die Ostsee mündet. Der muskelbetriebene Wassersport findet im Poldergebiet zwischen Oder und Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße ein attraktives Revier, das über geführte Kanutouren, die u. a. die Nationalparkverwaltung „Unteres Odertal“ oder der Sportverein Wassersport PCK Schwedt e.V. anbietet, erkundet werden kann.</p>							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
4.3.1	Hohensaaten	x	x	x	B, S	b	
4.3.2	Lunow-Stolzenhagen	x	x	x	R	a, b	gemäß WEP II
4.3.3	Angermünde OT Stolpe	x	x	x	L	a, b	
4.3.4	Schöneberg	x	x	x	R	a, b	
4.3.5	Schwedt/ Oder	x	x	x	S	a, b	
4.3.6	OT Criewen	x	x	x	R	b	gemäß WEP II
4.3.7	OT Zützen	x	x	x	R	b	gemäß WEP II
4.3.8	Gartz (Oder) OT Friedrichsthal	x	x		R	a	gemäß WEP II
<p>Perspektiven: Attraktive Standorte entlang der Route sollten durch entsprechende wassertouristische Infrastruktur qualifiziert werden, um Aufenthalte während der Durchfahrt zu schaffen. Durch Angebotserweiterung und Vernetzung mit kanutouristischen Angeboten des Naturparks könnte, in dem derzeitigen Durchgangsrevier, die Aufenthaltsdauer der Wassertouristen verlängert werden. Gerade im Hinblick auf die Grenzöffnung sind zukünftig auch mehr wassertouristische Verkehre aus Polen zu erwarten. Mit dem Ausbau wassertouristischer Infrastruktur entlang der Oder werden Rundkurse⁶⁶ möglich.</p>							
<p>Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung</p>							

⁶⁵ vgl. Pro Projekt GmbH (2007): Stärken-Schwächen-Potenziale, Motorisierte Schifffahrt auf der Mittleren Oder: Einschätzung der Entwicklungschancen, Berlin. Für den Verkehr in Richtung Ostsee, Schwedt und Szczecin wird statt der Oder dieses Revier bevorzugt benutzt, da ein gleichbleibender Wasserstand im Kanal bessere Bedingungen für die Schifffahrt bietet als die oft niedrigwasserführende Oder.

⁶⁶ Mögliche Rundkurse wären: a) Hohensaaten – Schwedt – Schwedter Querfahrt – Hohensaaten; b) Schwedt – über die Skośnica – auf die Oder - Schwedter Querfahrt – Schwedt; c) Hohensaaten – Szczecin – Hohensaaten.

Hauptwasserwanderroute 5							
Bereich: Obere Havel (ab Liebenwalde bis zum Stolpsee einschließlich Wentowgewässer) (5.1)							
<p>Analyse: Der Bereich Obere Havel, einschließlich Vosskanal, dient dem Wassertouristen vor allem als Durchgangsrevier zu den stark frequentierten, wassertouristischen Urlaubsdestinationen im Norden Brandenburgs und Mecklenburg-Vorpommerns. Viele attraktive Städte befinden sich entlang der Route. Aufgrund der starken Frequentierung durch motorisierte Sportboote ist dieser Bereich der Route 5 als Kanurevier nur bedingt zu empfehlen. Lediglich eine Befahrensregelung für Kanutouristen auf der Schnellen Havel könnte den Nutzungskonflikt entschärfen. An den Schleusen entstehen in der Hochsaison lange Wartezeiten, die teilweise durch geringe Umbaumaßnahmen (für Kanu und Ruderer) verbessert werden können. Generell verfügt dieser Bereich über eine gute Ausstattung, die punktuell noch erweiterbar ist, aber vor allem qualifiziert und den Nutzergruppen angepasst werden soll. Zur Umgehung des fährerscheinpflchtigen Oder-Havel-Kanals soll der Lange Trödel für alle Sportboote wieder schiffbar gemacht werden und somit die Möglichkeiten der mit Charterbescheinigung befahrbaren Gewässer erweitern. Er ist der Anschluss des Finowkanals an die nördlichen Brandenburger Gewässer (siehe auch Kapitel 3.7: WIN-Maßnahmen) und auch über den neu gebauten Werbellinkanal der Anschluss zum Werbellinsee (siehe HWWR 4.1). Die in dem Bereich liegenden Wentowgewässer gehören zur Gewässerklasse A der schiffbaren Landesgewässer.</p>							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
5.1.1	Liebenwalde	x	x	x	L	a, b	
5.1.2	OT Zerpenschleuse	x	x	x	S	a, b	gemäß WEP II
5.1.3	Zehdenick	x	x	x	S	a	
5.1.4	OT Krewelin	x	x		R	b	
5.1.5	OT Mildenberg	x	x	x	S	a	
5.1.6	OT Burgwall	x	x	x	L	a, b	gemäß WEP II
Wentowgewässer							
5.1.7	Gransee OT Seilershof		x		R	a	gemäß WEP II
5.1.8	Fürstenberg OT Tornow		x		B	a	
<p>Perspektiven: Mit der Umsetzung der gewässerstrukturellen Großvorhaben im Rahmen der WIN-Initiative werden weitere Potenziale vor allem für den Motor- und Charterboottourismus erschlossen. In den Städten Liebenwalde und Zehdenick wird das Schaffen entsprechender aufenthaltsverlängernder Maßnahmen befürwortet. Dabei wird vor allem von einer stärkeren Vernetzung der wasser- und landseitigen Angebote ausgegangen. Eine abgestimmte Befahrensregelung der Schnellen Havel für Kanutouristen, z.B. in Form von geführten Touren, erhöht die wassertouristischen Entwicklungspotenziale im Bereich der Route 5 und vergrößert gleichzeitig die für den muskelbetriebenen Wassersport nutzbaren Gewässer im Norden Brandenburgs. Für eine Verbesserung der Infrastruktur für den muskelbetriebenen Wassersport in diesem Bereich wird verstärkt auf den Bau von Umgehungsanlagen an den Schleusen hingewiesen. Sobald Schleusenumbauten anstehen, ist die Einbeziehung der Belange des muskelbetriebenen Wassersports im Interesse der Befahrbarkeit des Bereiches eingehend zu prüfen. Im Rahmen der Ausbaumaßnahme am Langen Trödel sind an geeigneten Stellen Anlege-, Ausweich- bzw. Haltemöglichkeiten zu schaffen, um ein attraktives und sicheres Wasserwandern (für alle Sportarten) zu ermöglichen. Der Wentowkanal ist gemäß seiner Gewässerklasse (A) zu unterhalten, um die Erreichbarkeit der Orte an den Seen zu gewährleisten.</p>							
Bereich: Templiner Gewässer (5.2)							
<p>Analyse: Dieser Gewässerabschnitt ist als Ausflugsziel für Templinbesucher ein reizvoller Anlaufpunkt, endet aber als Sackgasse. Mit der Öffnung der Templiner Schleuse wurde das Revier erweitert. Der östliche Teilbereich ist interessant für Kanuten, und über einen Bootshuttle-Service gibt es sogar die Möglichkeit, die Lychener Gewässer zu erreichen. In diesem östlichen Teilbereich sind punktuell noch kanutouristische Infrastrukturen erforderlich.</p>							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
5.2.1	Templin	x	x	x	S	a, b	
5.2.2	OT Röddelin	x	x		L	a	
5.2.3	OT Hindenburg	x	x		L	a, b	
5.2.4	OT Postheim		x		B	b	
<p>Perspektiven: Dieser Bereich der Route 5 zählt zu den stark frequentierten im Land Brandenburg und wird auch zukünftig Gästezahlen auf hohem Niveau vorweisen können. Aufgrund der begrenzten Belastbarkeit dieses Bereiches sind die Qualifizierung vorhandener Standorte und die revierübergreifende Vernetzung mit den Nachbarbereichen (Lychener, Fürstenberger und Rheinsberger Gewässer) die wichtigsten Maßnahmen.</p>							
<p>Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung</p>							

Hauptwasserwanderroute 5							
Bereich: Lychener Gewässer (5.3)							
Analyse: Dieser Bereich der Route 5 zählt zu den stark frequentierten Kanurevieren im Norden Brandenburgs. Er ist als Ausflugsziel für Lychenbesucher ein interessanter Anlaufpunkt und stellt die Verbindung der Feldberger Gewässer in Mecklenburg-Vorpommern zur Havel dar. Von der Havel kommend, enden die Lychener Gewässer als Sackgassen. Über eine Landverbindung (Bootshuttleservice) sind die Lychener Gewässer mit den Templiner Gewässern vernetzt. Die Stadt Lychen ist ein interessanter Anlaufpunkt für motorisierte Boote, sodass auch für diese Nutzergruppe die Qualifizierung vorhandener Standorte erfolgen sollte.							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
5.3.1	Lychen	x	x	x	S	a	
Perspektiven: Dieser stark frequentierte Bereich wird auch zukünftig Gästezahlen auf hohem Niveau vorweisen können. Aufgrund der begrenzten Belastbarkeit dieses Bereiches sind die Qualifizierung vorhandener Standorte und die revierübergreifende Vernetzung mit den Nachbarbereichen (Templiner, Fürstenberger und Rheinsberger Gewässer) die wichtigsten Maßnahmen.							
Bereich: Rheinsberger und Fürstenberger Gewässer (5.4)							
Analyse: Dieser Bereich der Route 5 zählt zu den am stärksten frequentierten, wassertouristischen Urlaubsdestinationen des Landes Brandenburg und bildet mit den angrenzenden Gewässern in Mecklenburg-Vorpommern eines der größten zusammenhängenden Binnenwasserreviere Europas. Die Städte Fürstenberg und Rheinsberg erweitern die Kette von Hafenstandorten, die interessante Anlaufziele zur Ver- und Entsorgung der Wassertouristen darstellen. In diesem Bereich der Route 5 wurde vor allem für den Ausbau und die Qualifizierung der kanutouristischen Infrastruktur noch Bedarf erkannt. Ein Netz von Rast- und Biwakplätzen für Kanuten wurde durch den Naturpark Stechlin-Ruppiner Land erarbeitet und in den wep3 übernommen. Von Rheinsberg über den Rheinsberger Rhin kommend, stellen die Ruppiner Gewässer (HWWR 6) für Kanuten ein attraktives Anschlussrevier dar. Die Befahrensregelung für den Rheinsberger Rhin hat sich bewährt.							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
5.4.1	Fürstenberg/ Havel	x	x	x	B, S	a, b	
5.4.2	OT Bredereiche	x	x	x	L	a	
5.4.3	OT Himmelpfort	x	x	x	L	a	
5.4.4	OT Steinförde	x	x		R	a	
5.4.5	OT Steinhavel- mühle	x	x		R	a, b	
5.4.6	Rheinsberg	x	x	x	B, S	a, b	
5.4.7	OT Flecken Zech- lin	x	x		B, L	a, b	gemäß WEP II
5.4.8	OT Zechliner Hütte	x	x	x	L	a	gemäß WEP II
5.4.9	OT Großzerlang	x	x		B, R	b	
5.4.10	OT Kleinzerlang	x	x		B, R	b	
5.4.11	OT Kagar	x	x	x	R	a	gemäß WEP II
Perspektiven: Dieser stark frequentierte Gewässerabschnitt bedarf vorrangig der Verbesserung der Qualität vorhandener Wasserwanderplätze und eines durchdachten Leitsystems, da starke Besucherströme auch negative Folgen auf Natur und Erholungsfaktor haben können. Durch die starke Frequentierung ergeben sich an den Schleusen teilweise lange Wartezeiten. Durch den verstärkten Einbau von Kanuanlagen können an diesen Punkten Konfliktpotenziale entschärft werden. Eine revierübergreifende Vernetzung und gemeinsame Vermarktung mit den benachbarten Templiner, Lychener und Ruppiner Gewässern könnten zur besseren Verteilung der Nutzergruppen beitragen und somit andernorts weniger genutzte Bereiche stärken.							
Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung							

Hauptwasserwanderroute 6: Ruppiner Gewässer							
<p>Analyse: Die Ruppiner Gewässer sind sowohl geprägt durch den Kanu- und Rudertourismus, werden aber auch von Motorbooten und Seglern frequentiert. Der Ruppiner See ist als Segel- und Motorbootrevier etabliert und sollte als zentrales Anlaufrevier mit Ver- und Entsorgungseinrichtungen qualifiziert werden. Für Motorboote und Segler stellt dieser Bereich ein Sackgassenrevier dar, das bis zum Vielitzsee befahrbar ist. Die Infrastruktur entlang der Hauptwasserwanderroute 6 ist durch Vereine geprägt und nur eingeschränkt touristisch nutzbar. Weitere Qualifizierungen und die Öffnung der Vereine scheinen erforderlich.</p>							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
6.1.1	Lindow (Mark)	x	x	x	B, L	a, b	
6.1.2	Neuruppin	x	x	x	S, B	a, b	
6.1.3	OT Alt Ruppın	x	x	x	L	a	gemäß WEP II
6.1.4	OT Zippelsförde	x	x		B, R	b	
6.1.5	Fehrbellın OT Wustrau	x	x	x	L	a, b	
6.1.6	Kremmen	x	x	x	L	a	gemäß WEP II
6.1.7	OT Sommerfeld		x		B	b	gemäß WEP II
<p>Perspektiven: Für die Stadt Neuruppin wird die Ertüchtigung der Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten zur touristischen Nutzung befürwortet. Eine Quantifizierung der Infrastrukturen scheint vor allem auf kanutouristische Belange abgestimmt notwendig. In der Region wurde eine Idee aufgegriffen, ein Befahren zwischen Rheinsberger und Ruppiner Gewässern für motorisierte Sportboote zu errichten (Rhinseitenkanal). Diese Projektidee ist nicht Bestandteil der WIN-Initiative und wird im wep3 nicht berücksichtigt. Alternative Maßnahmen zum Bootstransfer zwischen Rheinsberger und Ruppiner Gewässern sind zu prüfen. Die Schiffbarkeit der Ruppiner Gewässer soll – entsprechend den Festlegungen der Gewässerklassen (lt. MIR; siehe Kap. 2.3) – dauerhaft gesichert werden.</p>							
<p>Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung</p>							

Hauptwasserwanderroute 7: Oder (Oder von der Neiße mündung bis Mescherin)							
Analyse: Die Oder bietet hohe Entwicklungspotenziale. Als Grenzfluss blieb der Flusslauf weitestgehend unberührt, kämpft aber genau deshalb derzeit noch mit Imagevorbehalten. Auch die wassertouristische Infrastruktur blieb bisher hinter ihren Möglichkeiten zurück. Mit dem vorhandenen Ausbaustand kann die Oder den heutigen Anforderungen der Sportschifffahrt nicht mehr gerecht werden. Eine weitere Einschränkung liegt in den geringen Fahrwassertiefen während lang anhaltender Niedrigwasserperioden. Zur Gewährleistung der Sicherheit der Sportbootschifffahrt auf der Oder unterhält das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde u.a. acht öffentliche Sportbootliegestellen an der Oder. ⁶⁷ Diese verfügen nur über eine minimale Ausstattung (reine Festmachestellen). Für den Ausbau der wassertouristischen Infrastruktur in Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt wird hoher Bedarf gesehen.							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schifffahrt			
7.1.1	Gartz (Oder)	x	x		S	a, b	
7.1.2	OT Mescherin	x	x		L	a	
7.1.3	Schwedt/ Oder	x	x	x	L	a, b	
Siehe auch Route 4 Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße							
7.1.4	Bad Freienwalde OT Hohenwutzen	x	x	x	R	a	
7.1.5	Oderaue OT Zollbrücke	x	x		B, L	b	
7.1.6	Letschin OT Groß-Neuendorf	x	x	x	B, R	a, b	
7.1.7	OT Kienitz	x	x	x	L	a, b	
7.1.8	OT Zelliner Loose		x		B, R	b	
7.1.9	Küstriner Vorland OT Küstrin-Kietz	x	x	x	S	a, b	
7.1.10	Lebus	x	x	x	B, L	a, b	
7.1.11	Frankfurt (Oder)	x	x	x	B, S	a, b	
7.1.12	OT Malchow		x		R	b	
7.1.13	Ziltendorf OT Aurith	x	x	x	R	a, b	gemäß WEP II
7.1.14	Eisenhüttenstadt	x	x	x	S	a, b	
7.1.15	Neiße mündung OT Ratzdorf	x	x		L	a	
7.1.16	Neuzelle	x	x	x	R	a, b	gemäß WEP II
Perspektiven: Spätestens nach Wegfall der Grenzkontrollen ist die Oder ein attraktives Wassersportrevier. Bootstouristen finden hier eine weitgehend naturbelassene europäische Flusslandschaft. Fast ungehindert von der Berufsschifffahrt lässt sich das weitläufige Revier von Oder und Warthe (Nationalpark) erkunden und stellt somit ein attraktives Wasserwanderrevier dar, das auch für mehrtägige Ausflugsfahrten interessant werden könnte. Es gibt allerdings noch erheblichen infrastrukturellen Nachholbedarf. Mit dem Ausbau der Infrastrukturausstattung entlang der Oder und der Verknüpfung von land- und wasserseitigen Angeboten kann das Wassersportrevier Oder, das derzeit lediglich als Durchgangsrevier bezeichnet werden kann, eine deutliche Aufwertung erfahren. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit dem Nachbarland Polen wird in Zukunft verstärkt gefordert sein, um die Attraktivität des Reviers zu steigern und seine Potenziale zu nutzen. Die Vermarktung des Reviers und die Realisierung der wassertouristischen Entwicklungsvorhaben sollten ebenfalls in Abstimmung mit dem Nachbarland Polen erfolgen. ⁶⁸ Mögliche zukünftige Erweiterungsmöglichkeiten des Wassersportreviers liegen außerdem in der Erhaltung der Schifffbarkeit der Warthe und gegebenenfalls dem Befahren der Kanäle bis Danzig und Warschau. Lückenschlüsse auf der polnischen Oderseite wären in den Ortslagen Bielinek, Piasek oder Zaton Dolna denkbar.							
Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung							

⁶⁷ Das WSA Eberswalde unterhält folgende Liegeplätze am linken Ufer (deutsche Seite) der Oder bei Oder-km: a) km 542,80 (Ratzdorf), b) km 552,00 (Eisenhüttenstadt), c) km 582,60 (Ziegenwerder), d) km 593,80 (Lebus), e) 617,10 (Kietz), f) km 632,00 (Hafen Kienitz), g) km 651,00 (Zollbrücke), h) km 664,00 (Hohensaaten). Dabei handelt es sich um Kurzzeitstationen ohne weitere, landseitige Infrastruktur. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat einerseits die Verpflichtung, Notliegestellen vorzuhalten. Andererseits soll behördenseitig keine Konkurrenz gegenüber kommunalen oder privaten Anlegestellen entstehen. Je nach Haushaltslage sollen an den o.a. Standorten Liegemöglichkeiten geschaffen werden (vgl. WSA Eberswalde, 26.06.2007: Pressemitteilung.).

⁶⁸ vgl. Pro Projekt GmbH (2007): Stärken-Schwächen-Potenziale, Motorisierte Schifffahrt auf der Mittleren Oder: Einschätzung der Entwicklungschancen, Berlin.

Wasserwanderrevier: Uckerseen (A)							
Analyse: Das Revier ist grundsätzlich gut geeignet für den muskelbetriebenen Wassersport, aber im Vergleich zu anderen Kanurevieren nur gering frequentiert. Infrastrukturell ist dieses Revier gemäß seinen Anforderungen ausreichend ausgestattet. Zusammen mit der Uecker (Mecklenburg-Vorpommern) wird es als Kanuroute bis zum Stettiner Haff vermarktet.							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgastschiffahrt			
A.1	Prenzlau (Unteruckersee)	x	x	x	B, S	a, b	
A.2	Gramzow OT Seehausen (Oberuckersee)	x	x	x	R	a	
Perspektiven: An vorhandenen Standorten sollen Qualifizierungen erfolgen. Die Stadt Prenzlau strebt die Einbeziehung der Ucker und beider Uckerseen in Aktivitäten zur Landesgartenschau (LAGA) im Jahr 2013 an.							
Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung							

Wasserwanderrevier: Oderbruch (B)							
Analyse: Im Oderbruch hat sich in den letzten Jahren ein Revier auf Initiative eines Vereins entwickelt (Oderlandkanuten, siehe Kap. 3.7). Es wurde ein System von Rast- und Biwakplätzen und Ein- und Ausstiegstellen entwickelt, das größtenteils bereits umgesetzt ist, aber noch Ergänzungen erfordert. Mit einem Informations- und Leitsystem und der Erstellung einer Wasserwanderkarte kann das Revier kurz- bis mittelfristig in die Vermarktung starten. Die Entwicklung des Reviers ist als positives Beispiel für gute Zusammenarbeit zwischen der regionalen Initiative und den Kommunen hervorzuheben.							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgastschiffahrt			
B.1	Zechin		x		B	b	
B.2	Gusow-Platkow		x		R	b	
B.3	Neuhardenberg		x		R	b	
B.4	Neufriedland		x		R	b	
B.5	Bliesdorf		x		R	b	
B.6	Wriezen		x		B	b	
B.7	Bad Freienwalde		x		B	b	
B.8	OT Neutornow		x		R	b	
B.9	OT Bralitz		x		R	b	
B.10	Falkenberg		x		R	b	
B.11	Oderau OT Neurüdnitz		x		L	b	
B.12	OT Bienenwerder		x		R	b	
B.13	Neulewin		x		L	b	
B.14	Letschin OT Sophienthal		x		R	b	
B.15	Bleyen-Genschmar		x		R	b	
Perspektiven: Das attraktive Revier wird derzeit bereits nachgefragt und kann sich nach Fertigstellung der benannten kanutouristischen Infrastruktur in naher Zukunft zu einem beliebten Kanurevier entwickeln. Erweiterungsmöglichkeiten in Richtung Polen werden angestrebt und sollen neue Gäste akquirieren. Rundkurse über die Stromoder sind geplant, stehen aber im Zusammenhang mit dem Infrastrukturausbau bzw. dem Schaffen kanutouristischer Infrastruktur entlang des Oderlaufes. Diese sind in Route 7 berücksichtigt.							
Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung							

Wasserwanderrevier: Spreewald (C)							
Analyse: Der Spreewald bedarf kaum noch einer Quantifizierung, aber einer Qualifizierung der Angebote. Es bestehen neben den Konflikten zwischen den Spreewaldkahnbetreibern und den Kanutouristen auch zunehmend Konflikte zwischen Kanusport und Naturschutz. Als Problemlösungen für das Befahren des Spreewaldes wäre z.B. die Einführung eines Systems von „Einbahnstraßen“, bei dem vorhandene Standorte für beide Nutzergruppen geeignet und nutzbar sind, oder eine Trennung nach Nutzergruppen denkbar. Auf jeden Fall sollten abgestimmte Lösungen gefunden werden.							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
C.1	Schleppzig		x		R	a	
C.2	Lübben		x		L	a, b	
C.3	Lübbenau		x		L	a	
C.4	Burg (Spreewald)		x		L	b	
C.5	Schmogrow-Fehrow		x		R	b	
C.6	Vetschau/Spreewald OT Raddusch		x		R	b	Lückenschluss
Zusätzlich zu den genannten Wasserwanderplätzen wird auf die Bedeutung des Schlabendorfer Sees für den Wassersport hingewiesen. Dort besteht eine von einem Verein betriebene Anlage, die die Größe eines Wasserwanderliegeplatzes (L) hat.							
Perspektiven: Mit der Erweiterung der Infrastruktur für den muskelbetriebenen Wassersport von der sächsischen Landesgrenze bis zu den Dahmegewässern kann ein attraktives Wasserwanderrevier entstehen, das auch für den mehrtägigen Aufenthalt geeignet ist. Hierzu gehört auch die Ausstattung mit Umtragestellen an Wehren, Schleusen und Sohlschwelen. Allerdings ist die Entwicklung stark abhängig vom Wasserhaushalt der Spree. Die Vernetzung von Rad- und Kanutourismus sollte frühzeitig unterstützt und entsprechende Angebote sollten geschaffen werden. Der westlich vom Spreewald gelegene Schlabendorfer See sollte in zukünftige Vernetzungsangebote mit eingebunden werden. Die am See von einem Verein betriebene Marina ist für die Entwicklung der Sportarten Segeln, Kanu und Rudern bedeutend. Da es keine Vernetzungen zu anderen Gewässern gibt, wird dem Wasserwandern keine Bedeutung beigemessen.							
Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung							

Wasserwanderrevier: Obere Spree (D)							
Analyse: Das Revier Obere Spree soll in naher Zukunft für das muskelbetriebene Wasserwandern nutzbar gemacht werden. Zur Erreichung dieses Zieles ist es erforderlich, entsprechende Infrastruktur zu schaffen. Hierfür sind die zahlreich vorhandenen Sohlschwelen mit entsprechenden Überwindungshilfen, wie z.B. Fisch-Boots-Pässe bzw. Bootsrutschen mindestens, jedoch mit Ein- und Ausstiegstellen, auszustatten. Ein System von Rast- und Biwakplätzen ist zu schaffen sowie ein wasser-touristisches Informations- und Leitsystem zu errichten. Entwicklungshemmnisse bestehen derzeit in der fehlenden wasser-touristischen Infrastruktur und der schwankenden Wasserverfügbarkeit, die zeitweise niedrige Wasserstände verursacht.							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
D.1	Cottbus		x		B, R	b	
D.2	Neuhausen / Spree	x ¹	x		B, R	b	
D.3	Spremberg		x		B, R	b	
¹ nur Segeln Bei der Realisierung der Wasserwanderplätze sollen gleichzeitig die in den Zwischenbereichen erforderlichen Ein- und Ausstiege umgesetzt werden (Uferschutz).							
Perspektiven: Mit der Erweiterung der Infrastruktur für den muskelbetriebenen Wassersport von der sächsischen Landesgrenze bis zu den Dahmegewässern kann ein attraktives Wasserwanderrevier entstehen, das auch für den mehrtägigen Aufenthalt geeignet ist. Die Entwicklung ist stark abhängig vom Wasserhaushalt der Spree. Die Vernetzung von Rad- und z.B. Kanutourismus sollte frühzeitig unterstützt und entsprechende Angebote sollten geschaffen werden.							
Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung							

Wasserwanderrevier: Lausitzer Neiße (E)							
<p>Analyse: Entwicklungshemmnisse bestehen derzeit in der fehlenden wassertouristischen Infrastruktur und der schwankenden Wasserverfügbarkeit, die zeitweise niedrige Wasserstände verursacht. Weiterhin ist die kanutouristische Entwicklung der Lausitzer Neiße nutzerspezifisch zu betrachten. So ist der Flusslauf für erfahrene Kanuten in seiner Gesamtheit attraktiv. Für ungeübte Kanuten kommen nur definierte Streckenabschnitte wie Bad Muskau – Zarki Wielkie; Forst – Grieben und Guben bis Ratzdorf/ Kosaryn infrage.</p>							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
E.1	Forst (Lausitz)		x		L	a, b	
E.2	OT Groß Badesmeusel		x		R	a	
E.3	OT Briesnig		x		R	a	
E.4	Jänschwalde OT Grieben		x		R	b	
E.5	Schenkendöbern OT Groß Gastrose		x		R	a	
E.6	Guben		x		L	b	
E.7	Neißemünde OT Coschen		x		R	a	
E.8	OT Ratzdorf		x		R	a, b	
<p>Bei der Realisierung der Wasserwanderplätze sollen gleichzeitig die in den Zwischenbereichen erforderlichen Ein- und Ausstiege umgesetzt werden (Uferschutz).</p>							
<p>Perspektiven: Aufgrund der Wasserführung und der natürlichen Gegebenheiten müssen für die Entwicklung der wassertouristischen Infrastruktur Regelungen zur Sicherheit und Befahrbarkeit zwischen den Akteuren des Tourismus und des Naturschutzes sowohl auf deutscher als auch auf polnischer Seite abgestimmt werden. Denkbar wäre die Entwicklung von Befahrensregelungen, die zulässige Bootstypen, zeitliche Befahrensbeschränkungen und Qualitätsanforderungen der Anbieter festlegen. Als wichtigste Maßnahmen werden die Herstellung der Infrastruktur für ein nutzerfreundliches und naturschonendes Ein- und Aussetzen an den Umtragestellen (Wehre, Sohlschwellen) sowie der Aufbau eines Informationssystems für eine zielgruppen- und umweltgerechte Reviernutzung gesehen. Einzelne vorhandene Wasserwanderstandorte sollten erweitert und weitere Kanuanleger geschaffen werden⁶⁹. Durch die Umsetzung der Maßnahmen ließe sich ein Kanurevier etablieren. Die fehlende Infrastruktur sollte zunächst in Kernbereichen entwickelt werden, um kurzfristig Tagesausflüge anbieten zu können. Ausgehend von den Kernbereichen sollten nach und nach weitere Ausbauschritte erfolgen.</p>							
<p>Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung</p>							

⁶⁹ Vgl. Landkreis Spree-Neiße (Hrsg.; 2008): Machbarkeitsstudie „Wassertouristischen Erschließung der brandenburgischen Lausitzer Neiße“, Forst.

Wasserwanderrevier: Lausitzer Seenland (F)							
<p>Analyse: Auf den zukünftigen vernetzten Tagebauseen des länderübergreifenden Lausitzer Seenlandes (Brandenburg: Senftenberger See, Ilse-See, Sedlitzer See; Brandenburg/ Sachsen: Geierswalder See, Partwitzer See; Sachsen: Blunauer Südsee, Sabrodter See, Neuwieser See, Bergener See, Spreetaler See) ist nach ihrer Fertigstellung mit einem hohen Aufkommen an Segel- und Motorbooten zu rechnen. Das Lausitzer Seenland stellt ein in sich geschlossenes System dar. Daher ist anzunehmen, dass ein hoher Anteil der motorisierten Sportboote Charterboote sein werden. Auf sächsischer Seite entsteht am Partwitzer See eine Marina, sodass außer im Entwicklungsbereich Aqua Casa auf brandenburgischer Seite am Partwitzer See kein weiterer Bedarf zum Schaffen zusätzlicher wassertouristischer Infrastruktur gesehen wird. Die Befahrbarkeit des Senftenberger Sees mit motorisierten Booten ist seit November 2007 außerhalb ausgewiesener Sperrbereiche zugelassen. Am Südufer ist die südliche Umfahrung der Insel im Senftenberger See auch für muskelbetriebene Sportboote aus Naturschutzgründen gesperrt. Mit der Fertigstellung des Überleiters zum Geierswalder See wird sich die Attraktivität des Senftenberger Sees erhöhen und die Zahl der Sportboote voraussichtlich stark zunehmen. Für muskelbetriebene Sportboote sollte unter Beachtung der naturschutzfachlichen Belange eine teilweise Aufhebung der generellen Sperrung der südlichen Umfahrung geprüft werden (ggf. Befahrensregelung).</p>							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
F.1	Großbräschen (Ilse-See)	x	x	x	S, B, R	b	
F.2	Senftenberg - Nordufer Sedlitzer See	x	x	x	S	b	
F.3	Neu-Seenland OT Lieske (Sedlitzer See)	x	x		R	b	
F.4	Senftenberg OT Sedlitz (Sedlitzer See)	x	x	x	L	b	
F.5	Senftenberg OT Kleinkoschen (Geierswalder See)	x	x		R	b	
F.6	Senftenberg (Senftenberger See)	x	x	x	S	b	
F.7	OT Großkoschen (Senftenberger See)	x	x	x	R	a	
F.8	OT Buchwalde (Senftenberger See)	x	x	x	R	a, b	
F.9	OT Niemtsch (Senftenberger See)	x	x	x	R	b	
<p>Perspektiven: Unter besonderer Berücksichtigung der Struktur und der regionalen Spezifika der neu entstehenden Lausitzer Seenlandschaft lässt sich feststellen, dass die offenen Seen, bedingt durch ihre großen Wasserflächen und den nahezu freien Wind einfall, prädestiniert sind für alle Formen des Segelsports. Der künftig durch schiffbare Kanäle vernetzte Kernbereich des Seenlandes kann sich als attraktives Segelrevier entwickeln und durch den motorisierten Wassersport ergänzt werden. Somit wären die Gewässer des Lausitzer Seenlandes einerseits besonders geeignet für Segelboote mit entsprechenden Hilfsmotoren und andererseits für alle auf Binnenrevieren typischen motorisierten Sportboote. Witterungsbedingungen wie Wind und Wellen, die der Segler zur Fortbewegung benötigt und die dem Motorbootfahrer wenig ausmachen, können jedoch Ausschlusskriterien für die Eignung eines Gewässers für den muskelbetriebenen Wassersport (Kanu, Kajak, Rudern) sein. Gerade für den Kanu- und Kajaksport spielt die Sicherheit auf dem Wasser eine große Rolle. Große Wasserflächen, die es zu überwinden gilt, stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Daher wird die Entwicklung des muskelbetriebenen Wassersports auf den Seen eher kritisch eingeschätzt. Lediglich in windgeschützten Bereichen oder in Ufernähe des Lausitzer Seenlandes könnten sich diese Wassersportarten entsprechend entwickeln, gleichwohl wird dieses Wassersportsegment nicht den Stellenwert erlangen können wie das Segeln und der motorisierte Wassersport⁷⁰. Demzufolge ist an allen vernetzten Seen des Lausitzer Seenlandes das Wasserwandern möglich. Entsprechende Infrastruktur sollte für alle Bootstypen errichtet werden. Ein Informations- und Leitsystem sollte sich an den allgemeinen Vorgaben des Landes orientieren. Die drei nördlich gelegenen Einzelgewässer (Altdöberner, Gräbendorfer und Bergheider See) finden ihre Bedeutung vorrangig in den Sportarten Segeln, Kanu und Rudern, haben aber für das Wasserwandern keine hier einzuordnende Bedeutung. Für diese Seen erscheinen kleine Steganlagen (maximal L) und das Angebot eines Bootsverleihs sinnvoll.</p>							
<p>Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung</p>							

⁷⁰ vgl. Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL7; Hrsg.; 2008): Studie zur integrierten touristischen Entwicklung des Lausitzer Seenlandes, Cottbus; S. 33.

Wasserwanderrevier: Elbe-Elster-Region (Schwarze Elster) (G)							
Analyse: Grundsätzliche Probleme bestehen vor allem in der durchgängigen Wasserführung der Schwarzen Elster, die im Sommer in Teilbereichen Niedrigwasser führt. In einem Kernbereich zwischen Herzberg und Bad Liebenwerda wurden bereits erste kanutouristische Infrastrukturen geschaffen, die gut angenommen werden. In diesem Kernbereich ergeben sich i.d.R. keine Probleme mit den Wasserständen. Für die Lebewesen ist die Erhaltung von Ruhebereichen bzw. Ruhezonen zu bedenken. Die Deiche entlang des Gewässers sind zum Teil mit Radwegen versehen, sodass dadurch die Ruhe der Natur bereits eingeschränkt wird.							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
Schwarze Elster							
G.1	Herzberg		x		R	b	
G.2	OT Arnsnesta		x		R	b	
G.3	OT Frauenhorst		x		R	b	
G.4	OT Kaxdorf		x		R	b	
G.5	Falkenberg		x		R	a	
G.6	Uebigau-Wahrenbrück OT Neudeck		x		B, R	a	
G.7	OT Bomsdorf		x		B, R	b	
G.8	OT München		x		B, R	b	
G.9	OT Neumühl		x		R	a	
G.10	Bad Liebenwerda		x		R	a	
G.11	Röderland OT Saathain		x		R	b	
G.12	OT Würdenhain		x		R	b	
G.13	Elsterwerda		x		B, R	b	
G.14	Plessa		x		R	b	
G.15	Tettau		x		R	b	
G.16	Lauchhammer		x		L	b	
G.17	Ruhland		x		R	b	
G.18	Schwarzheide		x		R	b	
G.19	Schwarzbach OT Biehlen		x		R	b	
Bei der Realisierung der Wasserwanderplätze sollen gleichzeitig die in den Zwischenbereichen erforderlichen Ein- und Ausstiege umgesetzt werden (Uferschutz).							
<p>Perspektiven:</p> <p>Ausgehend vom Kernbereich zwischen Herzberg und Bad Liebenwerda wird die Ausdehnung der touristischen Aktivitäten in Richtung Sachsen-Anhalt und zum Lausitzer Seenland empfohlen. Eine durchgängige Befahrbarkeit vom Lausitzer Seenland bis zur Elbe ist in naher Zukunft nicht zu gewährleisten. Gründe dafür sind erforderliche wasserbauliche Maßnahmen⁷¹, natürliche Gegebenheiten (Wasserstände) und die Tatsache, dass auf einem Abschnitt der Schwarzen Elster in Sachsen-Anhalt Befahrensregelungen aus Naturschutzgründen die Nutzung begrenzen. Deshalb wird die weitere Vernetzung von Kanu- und Radtourismus befürwortet. Langfristig ist die Vernetzung des Lausitzer Seenlandes mit der Elbe über die Schwarze Elster für den muskelbetriebenen Wassersport eine Option. Das Erreichen dieses Zieles ist sowohl abhängig vom Wasserdargebot und Flutungsstand des Lausitzer Seenlandes als auch von der Durchführung und Umsetzbarkeit wasserbaulicher Maßnahmen.</p> <p>Parallel zur Entwicklung der Ausstattung mit Wasserwanderplätzen sind auch Umtragungsmöglichkeiten an Verbauen und Wehren zu schaffen.</p>							
<p>Erläuterung:</p> <p>B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt</p> <p>a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung</p>							

⁷¹ Der Bereich zwischen Lauchhammer (Bärhaus) und Senftenberger See ist aufgrund des schwankenden Wasserdargebotes nur eingeschränkt befahrbar; vgl. Landkreise Elbe-Elster/ Oberspreewald-Lausitz (Hrsg.; 2007): Maßnahme- und Zeitenplanung wassertouristischer Erschließung der Schwarzen Elster, Bad Liebenwerda.

Wasserwanderrevier: Kyritzer Gewässer (H)							
Analyse: Das ruhige, naturbelassene Revier der Kyritzer Gewässer ist gut für den muskelbetriebenen Wassersport geeignet. Die für Anfänger geeignete Dosse ist im Frühjahr ab Wittstock und im Sommer ab Fretzdorf befahrbar. Zwölf Wehre erschweren die Befahrung. Auf den Kyritzer Seen, die schiffbare Landesgewässer sind, können Segel- und Elektromotorboote fahren. Die wassertouristische Infrastruktur ist vor allem auf der Dosse ausbaufähig. An den Kyritzer Seen gibt es außer Campingplätzen im Süden vor allem im nördlichen Bereich kaum Rast- oder Übernachtungsmöglichkeiten für Kanuten.							
Nr.	Ort	Art			Größe	Kat.	Bemerkungen
		Motor und/oder Segeln	Kanu und/oder Rudern	Fahrgast-schiffahrt			
H.1	Wittstock (Dosse)		x		B	b	
H.2	Kyritz	x	x	x	B	b	
H.3	Wusterhausen (Dosse)	x	x	x	R	b	
H.4	Neustadt (Dosse)		x		R	b	
Perspektiven: Die wassertouristische Infrastruktur sollte vor allem um Rast- und Biwakplätze für muskelbetriebene Sportboote erweitert werden. An den Wehren der Dosse sind geeignete Umtragungsmöglichkeiten zu schaffen.							
Erläuterung: B = Biwakplatz R = Wasserwanderrastplatz L = Wasserwanderliegeplatz S = Wasserwanderstützpunkt a = Erhaltung/ Ergänzung b = Neuerrichtung							

Die in den Tabellen (S. 61 – 79) aufgeführten Wasserwanderplätze sind in der Karte „Anlage 1“ aufgeführt. Pro Ort wurde jeweils die größte ausgewiesene Kategorie dargestellt.

4.2 Entwicklungsziele und Maßnahmen für den organisierten Wassersport

Das Land Brandenburg und der organisierte Sport (LSB Brandenburg e.V.) sind an der Erhaltung und Entwicklung bestehender Strukturen und Einrichtungen des organisierten Wassersports interessiert. Deshalb unterstützen sie die Vereine sowie die Entwicklung der Sporteinrichtungen inklusive Regatta- und Trainingsstrecken. Neben der touristischen Nutzung der Gewässer muss auch die sportliche Nutzung mit den Belangen der Umwelt abgestimmt erfolgen. Ziel des Sports ist es, die vereinsgebundene Sportbeteiligung zu erhalten bzw. durch Angebotserweiterung der Vereine zu erhöhen, z.B. durch attraktive Sportmöglichkeiten oder auch Fun-Sportmöglichkeiten. Eine teilweise Öffnung der Vereinsanlagen für Nichtmitglieder wird befürwortet. In diesem Zusammenhang wird auf die Bedeutung der sportlichen Aktivitäten (Wettkämpfe und sonstige Veranstaltungen) für den Tourismus und die Attraktivitätssteigerung der Städte und Orte im Land Brandenburg hingewiesen. Veranstaltungen des Sports sind touristisch bedeutsam und verbessern sowohl die Identifikation als auch das Image einer Kommune oder Region. Der Sport insgesamt stärkt die Identifikation mit dem Lebensumfeld. Es wird davon ausgegangen, dass der Sport seine Jugendarbeit weiterhin intensiviert im Sinne der Nachwuchsentwicklung und mit Blick auf die demografische Entwicklung, seine Angebote für den älteren Teil der Bevölkerung entsprechend ergänzt. In der nachfolgenden Tabelle 21 sind die Projekte, die seitens des LSB Brandenburg e.V. als prioritär eingestuft wurden, aufgelistet.

Geplante Projekte des organisierten Wassersports (Stand 2008 – Planung)	
Ort	Beschreibung
Wittenberge OT Garsedow	Sanierung des Bootshauses des Kanuvereins
Neuglobsow OT Stechlin	behindertengerechter Ausbau der Tauchbasis Stechlinsee
Caputh (Schwielowsee)	Ausbau und Sanierung des Wasserskiausbildungszentrums/ Komplettierung
Senftenberg (Geierswalder See/ Sedlitzer See)	Errichtung eines Vereinsgeländes mit vielfältigen Wassersportmöglichkeiten sowie Wasserwanderrastplatz
Lauchhammer	Sanierung und Ergänzung des Bootshauses und Wasserwanderliegeplatzes
Steganlage am Werbellinsee	Komplettierung Wasserwanderrastplatz mit Fäkalienabsauganlage und Kran
Lychen	Entwicklung und Ausbau einer Trainingsstrecke Lychensee mit Gebäude/ Steg/ Technik
Blossin	Ausbau der Wassersportstation Hafen Blossin mit Technik und Sanitäreinrichtungen/ Slip
Semlin (Hohennauener See)	Erweiterung der Slip- und Steganlagen in Semlin
Casel (Gräbendorfer See/ Senftenberg)	Wasserwanderliegeplatz, Technik
Niederlehme (Möllenzugsee)	Vereinshaus mit Sanitäreinrichtungen und behindertengerechter Einrichtung
Beeskow	Ruderbootshaus Beeskow, Steganlagen, Uferbefestigung und behindertengerechter Umbau
Frankfurt (Oder)	Steganlage, ergänzende Einrichtungen
Petershagen	Steganlage, Fäkalienentsorgung
Schwedt/ Oder	Wassersport- bzw. Vereinszentrum
Rüdersdorf (Kalksee)	Regattahaus des RRVK

Tab. 21: Geplante Projekte des organisierten Wassersports (Stand 2008 – Planung)

Sport soll interdisziplinär wahrgenommen werden und die Möglichkeiten der Förderungen durch die Ressorts der Landesregierung sollen mit dem Ziel der Stärkung von Sport, Tourismus und ländlicher Entwicklung abgestimmt erfolgen.

4.3 Empfehlungen zu Umbaumaßnahmen an Schleusen und Wehren

Im Folgenden werden die Schleusen- und Wehrstandorte (Tab. 22) aufgeführt, an denen Ergänzungen im Sinne des muskelbetriebenen Wassersports als sinnvoll erachtet werden. Diese Angaben wurden durch die Akteure vor Ort oder Vertreter des organisierten Sports angeregt. Zu möglichen Umbaumaßnahmen an Schleusen zählen sowohl die Errichtung von Fisch-Kanu-Pässen oder Bootspassagen bzw. Kanurinnen als auch geeignete Ein- und Ausstiegstellen zur Umgehung der Schleusen und Bootsschleppen oder -wagen (siehe auch Kapitel 3.4). An den aufgeführten Standorten sind Überwindungsmaßnahmen angeregt worden, deren Ausführung aber im Einzelfall auch in Bezug auf Nutzergruppen (Ruderer, Kanuten) geprüft werden muss.

HWWR/ WWR	Schleusen- und Wehrstandorte
1	Woltersdorf (1) Wernsdorf (2) Fürstenwalde (3) Kersdorf (4) Eisenhüttenstadt (5)
2	Mittenwalde (7, 8) Königs Wusterhausen (9) Neuhaus (10) Wergensee (11) Beeskow (12) Kossenblatt (13) Alt-Schadow (14) Hermsdorfer Mühle (17) Prieros (18) Neue Mühle (19) Storkow (21) Kummersdorf (20) Wendisch-Rietz (22)
3	Quitzebel (24) Gnevsdorf Gülpe (27) Grütz (29) Rathenow/ Vorderarche (31) Bahnitz (32) Wusterwitz (33) Brandenburg (Stadt, 34) Kleinmachnow (36)
4	Alle Schleusen entlang der HWWR 4 (37-56, 74).
5	Alle Schleusen entlang der HWWR 5, außer Fürstenberg/ Havel (68). Besonders wichtig: Entlastung der Schleuse Wolfsbruch z.B. mithilfe einer Bootsschleppse. Und die Wehre: Lychen (Nesselptuhl/ Oberpfuhlsee) Lychen (Stadtsee/ Oberpfuhlsee) Rheinsberg (Obermühle) Zerpenschleuse
6	Tiergarten (75) Hohenbruch (76) Hakenberg (77) Altfriesack (78) Alt-Ruppin (79)
F (Lausitzer Seenland)	An allen Überleitern sollte auch die Zielgruppe mit muskelbetriebenen Sportbooten berücksichtigt werden.
G (Schwarze Elster)	Bad Liebenwerda Wahrenbrück Neumühl Uebigau Frauenhorst

Tab. 22: Standortempfehlungen für Umbaumaßnahmen an Schleusen und Wehren

4.4 Empfehlungen für ein wassertouristisches Informations- und Leitsystem⁷²

Allgemeines

Landseitige Leit- und Informationssysteme für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer, Hinweisschilder auf touristische Sehenswürdigkeiten und gewerbliche Angebote gehören zur selbstverständlichen Grundausstattung der touristischen Infrastruktur. Wasserseitig besteht ein erheblicher Nachholbedarf. Derzeit gibt es mit der „Gelben Welle“ ein Informationssystem, das ein „*Herzlich willkommen*“ signalisiert und Anlegestellen mit Gastliegeplätzen ausweist. Ein Leit- und Informationssystem sollte im Wassertourismus genauso wie im landbezogenen Tourismus aus verschiedenen Modulen bestehen und sich in Bezug auf die inhaltliche Ausrichtung an den Anforderungen aus Nutzersicht orientieren. Kein Schilderwald, sondern wenige, aufeinander abgestimmte Systeme und Standorte, die verbindende, durchgehende und wiedererkennbare Informationen über das Revier und das angrenzende Land geben, sind unverzichtbare Grundlagen für den Wassertourismus (siehe Abb. 5). Die wesentlichen Fragestellungen sind dabei:

- **Die Orientierung des Bootsfahrers auf dem Wasser:** Bin ich auf dem richtigen Weg? Welche Abzweigung ist die Richtige? Wie weit ist es bis zum nächsten markanten Punkt oder Abzweig?
- **Das Auffinden geeigneter Anlegemöglichkeiten:** Wo kann ich anlegen? Wo finde ich Gastliegeplätze? Welcher Service erwartet mich am Anleger?
- **Der Landgang:** Wie komme ich ins Zentrum, zum Museum oder zum nächsten Bäcker? Welche Landgang-Angebote gibt es? Infos zu Ausflugszielen, Rad- und Wanderwegen? Wie weit ist es bis dorthin?
- **Der Weg vom Land zum Wasser:** Wie finde ich vom Landgang wieder zurück zum Boot? **Bei Anreise auf dem Landweg:** Wie finde ich die Kanu-Einsatzstelle, den Fahrgastschiffahrtsanleger oder die Charterbasis?

Situation bundesweit und in Brandenburg

Bundesweit sind derzeit nur wenige wasserseitige Leitsysteme installiert. Das Land Berlin verfügt über ein Leitsystem. An den Ufern der Berliner Wasserstraßen wurden zweifarbig gestaltete Tafeln installiert, blaue Tafeln mit weißer Schrift, die auf touristische Sehenswürdigkeiten oder Reviere hinweisen. Sie sind kombiniert mit weißen Tafeln mit schwarzer Schrift für die Standort- und Richtungsbeschilderung, Entfernungsangaben und Standorte mit Gelber Welle. Ein ganzheitliches, entsprechend den Anforderungen der Nutzer modular aufgebautes und definierten Qualitätsansprüchen genügendes wassertouristisches Informations- und Leitsystem ist derzeit jedoch nicht vorhanden. Landseitige Informationstafeln sind im Land Brandenburg derzeit vor allem an Einzelstandorten zu finden. Gesamtsysteme mit revierweit einheitlich gestalteten Tafeln wurden bisher nur vereinzelt – beispielsweise im Naturpark Stechlin-Ruppiner Land – installiert. Für die Potsdamer und Brandenburger Havelseen wurde im vergangenen Jahr ein einheitliches, landseitiges Informationssystem entwickelt. Die Umsetzung ist für die Saison 2009 avisiert.

Grundsätze und Aufgaben im Land Brandenburg

Ein wassertouristisches Leit- und Informationssystem richtet sich primär an alle ortsfremden Personen, die mit einem motorisierten oder muskelbetriebenen Sportboot auf den Gewässern unterwegs sind, in der betreffenden Region anlegen möchten oder über die landseitige Anbindung als Fußgänger, Radfahrer oder mit dem Pkw den Weg zum Gewässer finden müssen. Zielgruppe für das System ist damit nicht nur der Wasserwanderer, sondern auch der Besucher, der eine Tour mit dem Fahrgastschiff unternehmen möchte, der Wassertourist, der zum Standort des Bootes zurück finden will oder

⁷² Der Abschnitt zum wassertouristischen Informations- und Leitsystem entstand in Zusammenarbeit des Netzwerkes „Aktiv in der Natur“ und des Unternehmens tourismuskontor aus Brandenburg an der Havel im Rahmen einer Präsentation auf der Messe „Boot & Fun“ Berlin im November 2008.

eine geeignete Einsatzstelle für sein Kanu sucht, ggf. mit Parkmöglichkeit. Beim wassertouristischen Leit- und Informationssystem sollte es sich um ein modular aufgebautes Gesamtsystem handeln, bei dem jede einzelne der insgesamt vier Säulen ein eigenständiges System mit klar abgegrenzter Funktion darstellt. Hieraus resultieren unterschiedliche inhaltliche, bauliche und räumliche Anforderungen. Die nutzergerechte Verknüpfung der einzelnen Module bestimmt die Qualität des Gesamtsystems. Diese Maßnahmen sind mit den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern sowie Berlin abzustimmen.

Das wasserseitige Leitsystem

Das wasserseitige Leitsystem hat die Funktion, dem Bootsfahrer die Orientierung auf dem Wasser zu erleichtern. Die Wegweisung erfolgt im Wesentlichen über Standort-, Richtungs- und Entfernungsangaben. Sie muss vom Boot aus wahrgenommen werden können. Es sind Kreuzungen auszuschildern und auf die nächsten Ziele hinzuweisen. Die wasserseitigen Leitsysteme können sich in Abhängigkeit von der Struktur der Gewässer und der Zielgruppe voneinander unterscheiden. Eine optisch einheitliche Gestaltung ist jedoch im Interesse des Wiedererkennens anzustreben. Für die Gewässer mit motorisiertem Sportbootverkehr, also insbesondere die Bundeswasserstraßen sowie einige Landeswasserstraßen, sollte ein landesweit einheitliches wasserseitiges Leitsystem konzipiert und realisiert werden. Für Wasserwege, auf denen ausschließlich muskelbetriebener Wassersport stattfindet, sind entsprechend der Gewässerstruktur angepasste, revierbezogene wasserseitige Leitsysteme zu erarbeiten. Insbesondere für den Spreewald bedeutet dies, ein System zu installieren, das den Erfordernissen aus der starken Verästelung der Wasserläufe Rechnung trägt und die Möglichkeit zur Lenkung der Nutzergruppen bietet und damit zur Entflechtung der touristischen Ballungszentren beiträgt. Für die Entwicklung eines einheitlichen Systems für die Wasserwege mit motorisiertem Sportbootverkehr sollte ein Standort- und Umsetzungskonzept erarbeitet werden. Dieses hat die Aufgabe, die aus wassertouristischer Sicht erforderlichen Standorte zu identifizieren und die jeweiligen Inhalte aus touristischer Sicht abzustimmen und festzulegen sowie die Umsetzungsfähigkeit in Abstimmung mit allen Beteiligten, insbesondere mit den beteiligten Ministerien, den Wasser- und Schifffahrtsämtern und der Wasserschutzpolizei zu prüfen. Darüber hinaus sind die Gestaltungsvorgaben für die Tafeln zu erarbeiten.

Die wasserseitigen Informationstafeln

Die wasserseitigen Informationstafeln weisen auf Anlegemöglichkeiten und Gastliegeplätze hin und stellen damit die Schnittstelle zwischen Wasser und Land dar. Die Tafeln sollten von weitem sichtbare Informationen über die Ausstattung der Anlage und Serviceeinrichtungen in fußläufiger Entfernung – möglichst in Form von Piktogrammen – beinhalten. Dieses Modul muss von der Wasserseite aus gut wahrgenommen werden können, und die Standorte der Tafeln sollten sich in unmittelbarer Nähe der Gastliegeplätze – beispielsweise am Kopf des Steges – befinden, um auch in Schlechtwettersituationen den sicheren Hafen zu signalisieren. Das System der Gelben Welle sollte weiter ausgebaut und vervollständigt werden.

Das landseitige Leitsystem

Beim landseitigen wassertouristischen Leitsystem geht es darum, die wassertouristisch relevanten Standorte eines Ortes innerhalb der jeweiligen landseitigen Pkw-, Rad- und Fußwegeleitsysteme mit auszuweisen. Einerseits gilt es, den Wasserwanderern beim Landgang den Weg zurück zum Boot zu weisen, andererseits müssen landseitig anreisende Besucher die Einstiegspunkte in das Gewässersystem wie zum Beispiel Slipanlagen, Kanueinsatzstellen, Badestellen, Charter- und Verleihstationen sowie Häfen und Fahrgastschifffahrtsanleger finden können. In allen Orten und Regionen des Landes mit wassertouristischer Relevanz sollte geprüft werden, welche wassertouristischen Standorte grundsätzlich der landseitigen Ausweisung bedürfen und inwiefern dies schon innerhalb der vorhandenen

Systeme berücksichtigt wird. Die Umsetzung erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für touristische Beschilderung.

Die landseitigen Informationstafeln

Die landseitigen Informationstafeln haben die primäre Aufgabe, den Bootsurlauber an der Schnittstelle Wasser-Land mit Erstinformationen zu versorgen und ihn zum Landgang zu motivieren. Landseitige Informationstafeln dienen gleichfalls dazu, dem Bootsurlauber an allen Orten des Reviers zu zeigen, wo er sich befindet und welche weiteren attraktiven Etappenziele er mit dem Boot ansteuern kann. In der Konsequenz sollten die Tafeln revierweit einheitlich gestaltet sein. Die leichte Lesbarkeit und revierweites Wiedererkennen sind wesentliche Aspekte bei der Gestaltung der Tafeln. Eine revierübergreifende Standardisierung der landseitigen Informationstafeln ist aus wassertouristischer Sicht nicht zwingend erforderlich. Aus Nutzersicht ist entscheidend, dass innerhalb eines Reviers ein einheitliches Gestaltungskonzept der Tafeln verfolgt wird, um Lesbarkeit und Wiedererkennen zu vereinfachen.



Abb. 5: Möglicher Aufbau eines wassertouristischen Informations- und Leitsystems; Quelle: TMB GmbH, Stand: Januar 2009.

4.5 Fördermöglichkeiten der Ressorts

Die Förderung von Maßnahmen entlang der Hauptwasserwanderrouten und in den Revieren wird zwischen den beteiligten Ministerien abgestimmt. Aus der Benennung als Wasserwanderplatz im Rahmen des Wassersportentwicklungsplans (wep3) lässt sich kein Förderanspruch ableiten.

Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (MBJS)

Bezüglich der Förderung des allgemeinen Sports und der Sportstätten wird auf die Förderrichtlinien der Ressorts der Landesregierung hingewiesen und insbesondere auf den „Goldenen Plan Brandenburg“ (GPB) des MLUV (im Rahmen der ländlichen Entwicklung) wie auch den Goldenen Plan Ost (GPO) und den vereinseigenen Sportstättenbau des LSB Brandenburg e.V. (Förderrichtlinie 5.1), sowie auf die positiven Erfahrungen mit den vorgenannten Programmen in der letzten Zeit aufmerksam gemacht.

Weitere Informationen gibt es auf der Internetseite des Ministeriums unter: <http://www.mbjs.brandenburg.de>.

Förderrichtlinie Sportstättenbau des LSB Brandenburg e.V.

Der Landessportbund fördert im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten, nach Maßgabe der Förderrichtlinie, Baumaßnahmen an vereinseigenen bzw. gepachteten Sportanlagen und Vereinsräumen. Die Fördermittel werden u. a. gewährt für Instandsetzungen, Modernisierung und Umbauten bestehender Gebäude und Anlagen, Neu- und Erweiterungsbauten bei nachgewiesenem Bedarf und Umbaumaßnahmen bisher sportlich nicht genutzter Flächen und Räume.

Weitere Informationen des LSB Brandenburg e.V. sind nachzulesen auf der Internetseite unter: <http://www.lsb-brandenburg.de>.

Ministerium für Wirtschaft (MW)

Grundsätzlich können nur Fördermittel für die im wep3 enthaltenen Gewässer ausgereicht werden. Die konkreten Förderbedingungen sind den jeweils geltenden Richtlinien zu entnehmen. Hier kommt die Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-I) zur Anwendung. Zurzeit sind die wassertouristischen Maßnahmen förderfähig, die Bestandteil des geltenden Wassersportentwicklungsplans sind. Die Zuwendung wird gegenwärtig als Anteilsfinanzierung in Form eines Zuschusses an den Träger der Infrastrukturmaßnahme gezahlt.

Weitere Informationen gibt es auf der Internetseite des Ministeriums unter: <http://www.mw.brandenburg.de> oder <http://www.ilb.de>.

Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz (MLUV)

Das Land gewährt – im Zusammenhang mit der EU-Verordnung über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raumes durch den europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER) – dem Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins (EPLR) 2007- 2013 und der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur nachhaltigen Sicherung und Entwicklung der ländlichen Räume als Lebens-, Arbeits-, Erholungs- und Naturräume.

Die Grundlage der Förderung bildet die Richtlinie des MLUV über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER vom 13. November 2007 in der geänderten Fassung vom 2. September 2008. Fördermöglichkeiten bestehen danach für den Ausbau von kleinen touristischen Infrastruktureinrichtungen einschließlich dazugehöriger Ausstattung sowie Informations- und Leitsystemen. Zuwendungsempfänger können Gemeinden und Gemeinde-

verbände sowie natürliche Personen und juristische Personen des privaten Rechts sein, wenn die Infrastruktureinrichtung uneingeschränkt der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wird.

Weitere Informationen und die aktuelle Fassung der Förderrichtlinie, Antragsformular und Ansprechpartner unter: <http://www.mluv.brandenburg.de/cms/detail.php/5lbm1.c.160692.de>.

5 Literatur- und Quellenverzeichnis

- BTE TOURISMUSMANAGEMENT/ DWIF-CONSULTING GMBH (2003): Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland – Ist-Zustand und Entwicklungsmöglichkeiten, Berlin.
- BTE TOURISMUSMANAGEMENT (2007): Konzept für ein touristisches Informations- und Leitsystem für das Gebiet des Lausitzer Seenlandes – Endbericht; Berlin, Hannover.
- BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (2004): Tourismus, Naturschutz und Wassersport; Hannover: BfN-Skripten 113.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2007): Wasserskilaufen auf Binnenschiffahrtsstraßen des Bundes – Merkblatt für Wassersportler (Stand: 01. Januar 2007), Bonn.
- BUNDESVEREINIGUNG KANU-TOURISTIK E.V. (HRSG.; 2005): Grundlagenuntersuchung zur Bedeutung und Entwicklung des Kanutourismus in Deutschland, Marburg (Bearbeitung: Reppel + Lorenz Tourismusberatung GmbH/ TourismusKontor/ Gralki & Partner).
- DEUTSCHER OLYMPISCHER SPORTBUND (DOSB; 2007): Demografische Entwicklung in Deutschland: Herausforderung für die Sportentwicklung – Materialien, Analysen, Positionen, Frankfurt/ Main.
- FÖRDERVEREIN MITTLERE HAVEL E.V. (HRSG; 2008): Integrationskonzept Wasserpark Mittlere Havel - Kurzfassung, Berlin.
- GEMEINSAME LANDESPLANUNGSABTEILUNG BERLIN-BRANDENBURG (GL7; HRSG.; 2008): Studie zur integrierten touristischen Entwicklung des Lausitzer Seenlandes, Cottbus (Bearbeitung: media mare GbR).
- INGENIEURBÜRO PROKON (2007): Machbarkeitsstudie – Wassertouristische Entwicklung der Region östlich und südöstlich von Berlin, Lübben.
- JÜBERMANN-VERLAG (2005): Tourenatlas Wasserwandern – Nr. 5 Berlin-Brandenburg, 3. Aufl., Uelzen.
- JÜBERMANN-VERLAG (2007): Tourenatlas Wasserwandern – Nr. 6 Mecklenburg-Vorpommern, 3. Aufl., Uelzen.
- LANDESRUDERVERBAND BRANDENBURG E.V. (2008): Strategie für die Einführung von Borsten-Fisch- und Boots-Pässen als Fischwanderhilfen und zur Förderung des Wassersportes – Kurzfassung, Beeskow.
- LANDESPORTBUND BRANDENBURG E.V. (LSB; 2008): Statistische Erhebung des LSB Brandenburg e.V. (Stand: 01.01.2008), Potsdam.
- LANDESUMWELTAMT BRANDENBURG (LUA; 2004): Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Großschutzgebiete, Europäische Schutzgebiete – Kartenserie zur Umweltsituation im Land Brandenburg; 2. Auflage.
- LANDESUMWELTAMT BRANDENBURG (2005): Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie – Bericht zur Bestandsaufnahme für das Land Brandenburg, Potsdam.
- LANDKREIS DAHME-SPREEWALD (2007): Machbarkeitsstudie – Perspektiven der geplanten Verbindung Dahme – Dahme-Umflutkanal – Spree für den Wassersport, Berlin (Bearbeitung: BTE Tourismusmanagement).
- LANDKREIS ELBE-ELSTER/ LANDKREIS OBERSPREEWALD-LAUSITZ (HRSG.; 2007): Maßnahme- und Zeitplanung wassertouristischer Erschließung der Schwarzen Elster, Bad Liebenwerda (Bearbeitung: Ingenieurgemeinschaft WTU GmbH).
- LANDKREIS SPREE-NEIßE (2007): Protokoll zur Beratung Wasserwanderweg Spree, Forst.
- LANDKREIS SPREE-NEIßE (HRSG., 2008): Machbarkeitsstudie „Wassertouristische Erschließung der brandenburgischen Lausitzer Neiße“, Forst (Bearbeitung BTE Tourismusmanagement).
- LANDKREIS UCKERMARK (HRSG.; 2005): Konzept Oberuckersee und „Kanal“ – Planerisches Konzept im Sinne § 43 Abs. 3 Brandenburgisches Wassergesetz, Prenzlau (Bearbeitung: gfu).

- MEDIA MARE (2004): Synthesebericht – Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Servicestation für Sportboote mit Wassertankstelle, Berlin.
- MEDIA MARE (2006): Wassertouristisches Infrastrukturkonzept der Landkreise LDS, LOS, MOL und Frankfurt (Oder) unter besonderer Berücksichtigung wassertouristischer Produktentwicklung, Berlin.
- MINISTERIUM FÜR BILDUNG, JUGEND UND SPORT (MBS; 1996): Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg – Teil I, Grundlagen und Ziele, Potsdam.
- MINISTERIUM FÜR BILDUNG, JUGEND UND SPORT (MBS; 1999): Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg – Teil II, Maßnahmen, Potsdam.
- MINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND RAUMORDNUNG DES LANDES BRANDENBURG (MIR ET.AL.; 2008): Raumordnungsbericht Berlin-Brandenburg, Potsdam.
- MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHE ENTWICKLUNG, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES BRANDENBURG (MLUV; 2007a): Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins 2007-2013 (Stand: 13.07.2007).
- MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHE ENTWICKLUNG, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES BRANDENBURG (MLUV; 2007b): Tauchsport und Naturschutz in Brandenburg – Auswirkungen des Tauchens auf Naturschutzgebiete und Natura 2000 – Gebiete (Zusammenfassung der Tagung bei der Landeslehrstätte in Lebus vom 17. September 2007).
- MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHE ENTWICKLUNG, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES BRANDENBURG (MLUV; 2008): Förderfibel Landwirtschaft und Umwelt – Wegweiser zu den Programmen in Brandenburg, Frankfurt (Oder).
- MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR/ MINISTERIUM FÜR LANDWIRTSCHAFT, UMWELTSCHUTZ UND RAUMORDNUNG (MSWV/ MLUR; HRSG.; 2004): Programm zur Erhaltung und Nutzung der schiffbaren Landesgewässer im Land Brandenburg, Potsdam.
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT DES LANDES BRANDENBURG (MW; HRSG.; 2001a): Konzeption zur Weiterentwicklung des Wassertourismus im Land Brandenburg, Potsdam (Bearbeitung: media mare GbR/ Reppel + Lorenz GmbH).
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT DES LANDES BRANDENBURG (MW; HRSG.; 2001b): Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Wassertourismus im Land Brandenburg, Potsdam.
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT DES LANDES BRANDENBURG (MW; HRSG.; 2006): Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg – Zeitraum 2006-2010, Potsdam (Bearbeitung: dwif-Consulting GmbH/ ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH).
- OSTDEUTSCHER SPARKASSENVERBAND (HRSG.; 2008): Tourismusbarometer – Jahresbericht 2008, Berlin (Bearbeitung: dwif-Consulting GmbH).
- PROJECT M/ TOURISMUSKONTOR (2007a): Grobkonzept Wassertourismusinitiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen (WIR), Berlin.
- PROJECT M/ TOURISMUSKONTOR (2007b): „WIR“ - Wassertourismusinitiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen – Handlungsbedarf wassertouristische Infrastruktur (Stand: Juli 2007), Berlin.
- PRO PROJEKT GMBH (2007): Stärken – Schwächen – Potenziale, Motorisierte Schifffahrt auf der Mittleren Oder: Einschätzung der Entwicklungschancen, Berlin.
- REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT ODERLAND-SPREE (2008): Regionalplan Oderland-Spree - Entwicklungskonzeption. Integriertes Verkehrskonzept 2, Funktionales Verkehrsnetz, Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, Beeskow.
- STADT POTSDAM (HRSG.; 2001): Wasserseitige Nutzungskonzeption für Potsdam, Potsdam (Bearbeitung: media mare GbR/ Reppel + Lorenz GmbH).
- TOURISMUS MARKETING BRANDENBURG GMBH (2007): Präsentation auf der IHK-Konferenz „Chancen und Perspektiven im Wassertourismus für das Land Brandenburg“ am 24.10.2007, Brandenburg a.d. Havel.

- TOURISMUSVERBAND HAVELLAND E.V. (HRSG. ET.AL.; 2007): Wasserwanderkarte Flusslandschaft Untere Havelniederung – Führerscheinfrei mit Charterbescheinigung, Rathenow.
- TOURISMUSVEREIN BERLIN TREPTOW-KÖPENICK E.V. (2002): EFRE-Machbarkeitsstudie für ein wasser-touristisches Leitsystem für den Bereich Treptow-Köpenick, Berlin.
- TOURISMUSVEREIN BERLIN TREPTOW-KÖPENICK E.V. (2006): Entwicklung und Realisierung des Hinweis- und Informationssystems für Wassertouristen „Gelbe Welle“ (Aktualisierung), Berlin.
- TOURISMUSVEREIN STECHLIN-RUPPNER LAND E.V. (HRSG. ET.AL.; 2007): Kanuinitiative Ruppiner Land, Berlin (Bearbeitung: Lorenz Tourismusberatung GmbH).
- WASSTOURISMUSINITIATIVE FLUSSLANDSCHAFT UNTERE HAVELNIEDERUNG (F.U.N.; 2007): Gründungsprotokoll, Rathenow.
- WASSTOURISMUSINITIATIVE FLUSSLANDSCHAFT UNTERE HAVELNIEDERUNG (F.U.N.; 2008): Marketingplan, Rathenow.
- WASSTOURISMUS INITIATIVE NORDBRANDENBURG (WIN AG; 2006): Vernetzung der Wasserwege und Ausbau des Charterboot-Tourismus – Executive summary, Hennigsdorf (Bearbeitung: TZV GmbH).
- WASSTOURISMUS INITIATIVE NORDBRANDENBURG (WIN AG; 2007): Sachstand zum Modellprojekt WIN, Hennigsdorf.
- WASSTOURISMUSINITIATIVE POTSDAMER UND BRANDENBURGER HAVELSEEN (WIR; 2008): Potsdamer und Brandenburger Havelseen, Berlin.
- WASSTOURISMUSINITIATIVE SÜD-OST-BRANDENBURG (WISO; 2005): Machbarkeitsstudie unter besonderer Berücksichtigung nautischer, ökologischer und ökonomischer Faktoren, Berlin (Bearbeitung: media mare GbR).

Wichtige verwendete Internetseiten (letzter Zugriff: 08.12.2008):

<http://www.dosb.de>

<http://www.lsb-brandenburg.de>

<http://www.mbjs.brandenburg.de>

<http://www.mw.brandenburg.de>

<http://www.mluv.brandenburg.de>

<http://www.mi.brandenburg.de>

<http://www.motorbootsport-brandenburg.de>

<http://www.oderlandkanuten.de>

<http://www.oder-wasser.de>

<http://www.nationale-naturlandschaften.de>

<http://www.pianc-aipcn.org>

<http://www.potsdamer-brandenburger-havelseen.de> (Präsentation WIR)

<http://www.rathenow.de> (Präsentation F.U.N.)

<http://www.stechlin-ruppiner-land.de>

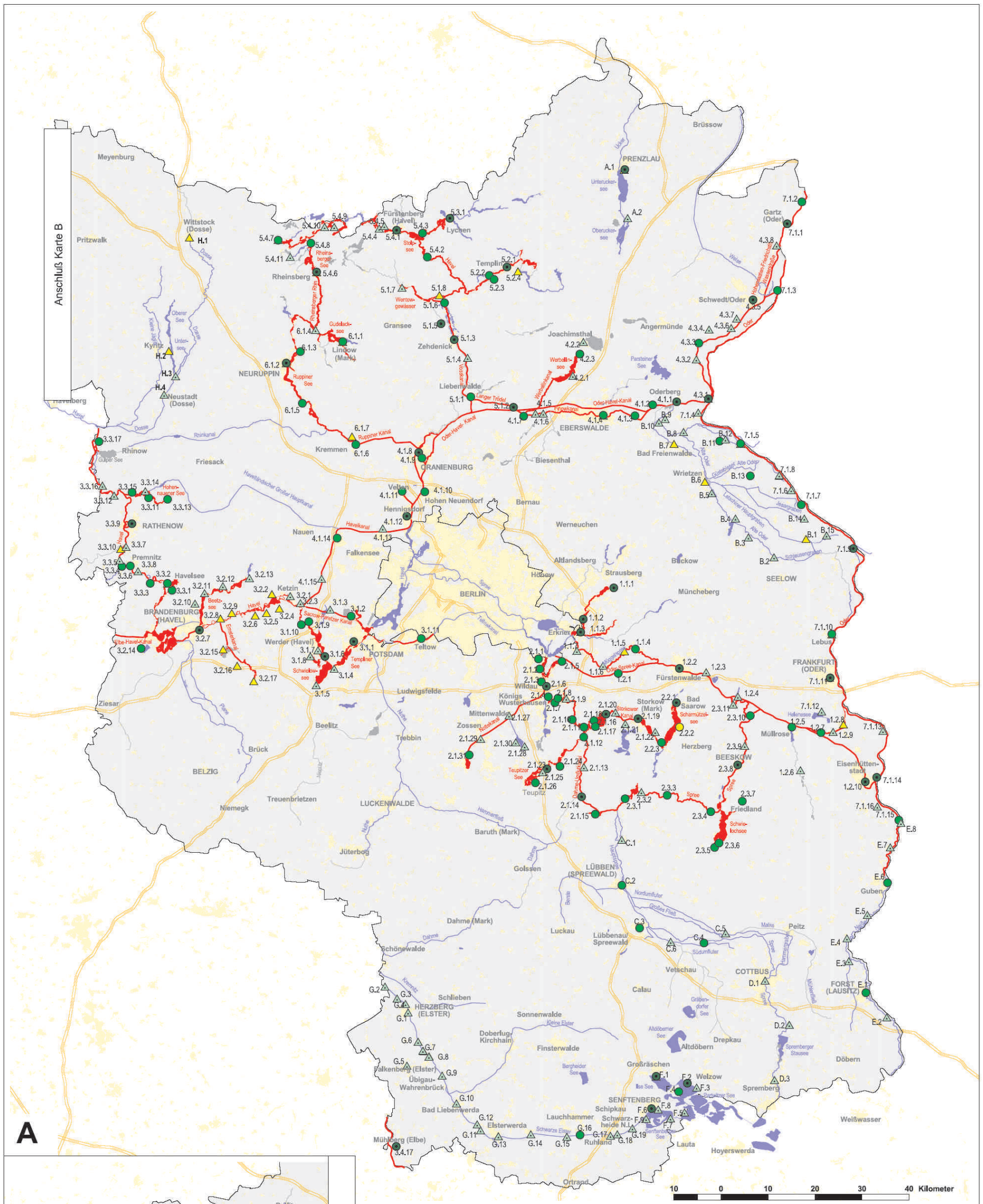
<http://www.stk.brandenburg.de>

Weitere Quellen:

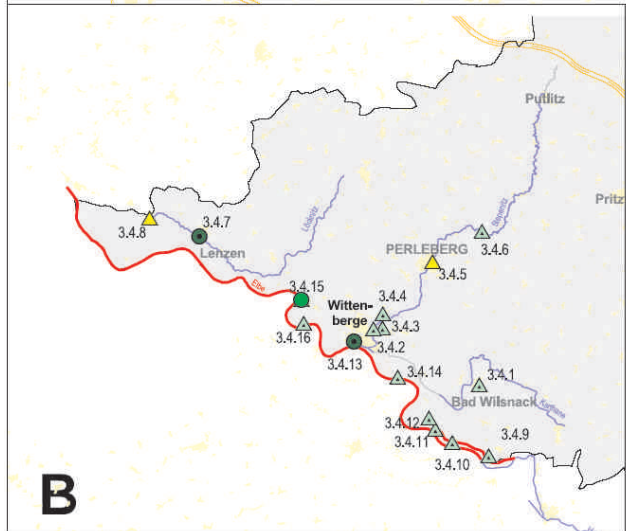
- *Stellungnahmen* der beteiligten Ministerien (MBS, MW, MLUV, MASGF, MI, MIR, Staatskanzlei) und LUA.
- *Zuarbeiten* der Wasser- und Schifffahrtsämter, des Landessportbundes Brandenburg e.V., der Regionalen Initiativen und kommunalen Arbeitsgemeinschaften, der Landkreise, der Naturparks und Regionalen Planungsgemeinschaften, des Netzwerkes „Aktiv in der Natur“ und anderen.
- *Regionale Entwicklungskonzepte (ILEK, GLES, RWK, INSEK)*: Zur Auswertung wurde der zum Bearbeitungsstand verfügbare zuletzt aktualisierte Arbeitsstand verwendet (Juli 2008).

6 Anlage

Karte der Wasserwanderplätze



A



B

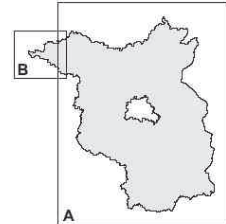
Anschluß Karte B

**Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg
Fortschreibung - wep 3
Wasserwanderplätze**

- Wasserwanderplätze**
- Wasserwanderstützpunkt (S)
 - Wasserwanderliegeplatz (L)
 - ▲ Wasserwanderrastplatz (R)
 - ▲ Biwakplatz (B)
- Wasserwanderrouten**
- Hauptwasserwanderroute
 - Anderes Gewässer
 - Für Boote gesperrtes Gewässer
- Topographie**
- POTSDAM Kreisstadt/ kreisfreie Stadt
 - Guben Stadt
 - Autobahn

Nutzung mit Genehmigung der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg
Nummer GB-D 10/09
Datengrundlage: DTK50-V, TG400

Kartenausschnitte



Anlage 1

media mare 2009

**Ministerium für Bildung, Jugend und Sport
des Landes Brandenburg**

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Referat 24

Heinrich-Mann-Allee 107
14473 Potsdam

Telefon: (0331) 8 66-3521
Telefax: (0331) 8 66-3524
E-Mail: poststelle@mbjs.brandenburg.de