

Ralf Hennings
Büro für Stadtplanung

PROJECT^M
PROJECT M GmbH

Produktentwicklung für den Wassertourismus in der Gemeinde Fehrbellin

Endbericht

Gefördert aus Mitteln des Bundes und des Landes Brandenburg im
Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen
Wirtschaftsstruktur – GRW Infrastruktur“

Geschäftsführer:
Dipl.-Kfm. Cornelius Obier

Wissenschaftliche Leitung:
Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack

Büro Hamburg
Gurlittstraße 28
20099 Hamburg
Tel. 040.4 19 23 96 0
Fax 041.4 19 23 96 29
hamburg@projectm.de

Büro München
Landsberger Straße 392
81241 München
Tel. 089.614 66 08 0
Fax 089.614 66 08 5
muenchen@projectm.de

Büro Trier
Am Wissenschaftspark 25+27
54296 Trier
Tel. 0651.9 78 66 0
Fax 0651.9 78 66 18
trier@projectm.de

Kontakt:
Matthias Wedepohl
Tel. 0175-5957603
wedepohl@projectm.de

www.projectm.de

Ralf Hennings
Büro für Stadtplanung
Christinenstraße 36
D-10119 Berlin
Tel.: +49 (0)30 87 33 83 60
+49 (0)172 274 63 94

ralf.hennings@hennings-gill.de



INHALTSVERZEICHNIS

1.#	Projekthintergrund und –ziele	5#
2.#	Projektbearbeitung	6#
3.#	Voraussetzungen für die wassertouristische Entwicklung	7#
4.#	Positionsbestimmung	11#
4.1#	Natur und Landschaft.....	11#
4.2#	Gewässersituation.....	12#
4.3#	Infrastrukturausstattung an den Gewässern	18#
4.4#	Wassertouristische Angebote	20#
4.5#	Marktauftritt/Kommunikation	21#
4.6#	Zusammenfassung Positionsbestimmung	22#
5.#	Untersuchung der Entwicklungs- und Vermarktungspotenziale	23#
5.1#	Rechtliche Rahmenbedingungen	23#
5.2#	Marktbedingungen.....	25#
5.3#	Gewässerpotenziale mit Berücksichtigung der Wettbewerbssituation	26#
5.3.1#	Potenziale der Fehrbelliner Gewässer für Kanuten.....	26#
5.3.2#	Potenziale der Fehrbelliner Gewässer für motorisierte Wasserwanderer	27#
5.3.3#	Potenziale des Rhinkanals.....	28#
5.3.4#	Potenziale einer Verbindung Dosse und Kyritzer Seen.....	29#
5.4#	Fazit Potenziale	30#



6.#	Künftige Marktpositionierung	31#
7.#	Handlungsprogramm	32#
7.1#	Infrastrukturkonzept	32#
7.2#	Standortentwicklungsprogramm.....	37#
7.3#	Unterhaltung der Infrastruktur.....	46#
7.4#	Einschätzung der Investitionskosten	47#
7.1#	Finanzierung-Förderfähigkeit	49#
7.2#	Maßnahmen zur Vermarktung	50#
8.#	Weitere Vorgehensweise	52#

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausstattungsmerkmale Kanueinstiegsstellen, Kanurastplätze und Biwakplätze	9#
Tabelle 2: Gewässerabschnitte im Rhinluch	12#
Tabelle 3: Beschreibung der Durchlässigkeit/Passierbarkeit	15#
Tabelle 4: Zusammenfassung Stärken und Schwächen Kanutourismus.....	22#
Tabelle 5: Rechtlicher Status Gewässer, Zulässigkeit Motorbootverkehr	24#
Tabelle 6: Zusammenfassung Infrastrukturnetz	33#
Tabelle 7: Zusammenfassung Optimierung Durchlässigkeit.....	34#
Tabelle 8: Unterhaltungsaufwand	46#
Tabelle 9: Kostenrahmen	48#

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Rhinkanal und Fehrbelliner Gewässer	6#
Abbildung 2: Faktoren der Gewässerattraktivität (eigene Grafik)	7#
Abbildung 3: Wehr und Schleusen	13#
Abbildung 4: Karte Rhinkanal.....	17#
Abbildung 5: Karte Standorte mit Handlungsbedarf	19#
Abbildung 6: Naturschutzgebiet Oberes Rhinluch	24#
Abbildung 7: Verbindung Fehrbelliner Gewässer - Rhinkanal – Dosse.....	30#
Abbildung 8: Kanueinstiegsstelle Nebenarm der Schleuse Hakenberg.....	34#
Abbildung 9: Beispiel Infotafel	35#
Abbildung 10: Infrastrukturkonzept.....	36#
Abbildung 11 Standortkarte Wustrau	38#
Abbildung 12: Standortkarte Langener Brücke.....	39#
Abbildung 13: Standortkarte Großes Wehr Fehrbellin (Arche 19)	40#
Abbildung 14: Standortkarte Wehr Stadtpark Fehrbellin.....	41#
Abbildung 15: Standortkarte B-Graben/Tarmower See	42#
Abbildung 16: Standortkarte B-Graben Übergang Fehrbelliner Kanal.....	43#
Abbildung 17: Standortkarte Schleuse Hakenberg	44#
Abbildung 18: Standortkarte Kanurastplatz Umschlagplatz Alter Rhin	45#



1. Projekthintergrund und –ziele

Der Wassertourismus hat sich in den letzten Jahren nicht nur zu einem zentralem Imagefaktor für das Reiseland Brandenburg entwickelt, sondern, wie die Studie von PROJECT M im Auftrag der IHK Brandenburg und Berlin zu den wirtschaftlichen Effekten des Wassertourismus von 2015 belegt, auch zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor. Dies gilt sowohl für das Wasserwandern mit dem Kanu als auch mit motorisierten Booten. Insbesondere in ländlichen Regionen bilden die Gewässerpotenziale das Kapital für eine nachhaltige Wertschöpfung durch den Wassertourismus. Anders als in traditionellen Wasserwanderrevieren in Brandenburg – wie etwa Spreewald, nördliches Brandenburg oder den Rhin zwischen Rheinsberger Gewässern und Neuruppin – haben die Anrainerkommunen der Gewässer im Rhinluch vom wassertouristischen Boom der letzten Jahre kaum profitiert. Wassertourismus findet dort nachfrageseitig noch immer in einem nur sehr geringen Umfang statt. Dies gilt für das motorisierte Wasserwandern und in etwas abgeschwächter Form auch für das Wasserwandern mit dem Kanu.

Warum dies so ist und ob dies auch künftig so bleiben muss, soll im Rahmen einer Studie genauer untersucht werden. Die Stadt Neuruppin hat in Kooperation mit der Gemeinde Fehrbellin, zu deren Gemarkung das Rhinluch weitestgehend gehört, hierfür das Tourismusberatungsbüro **PROJECT M** in Zusammenarbeit mit dem **Planungsbüro Ralf Hennings** beauftragt. Die Finanzierung der Untersuchung wurde durch Fördermittel des Bundes und des Landes Brandenburg im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ – GRW Infrastruktur ermöglicht.

Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden die drei folgenden zentralen Fragestellungen untersucht:

1. Wie stellt sich aktuell die Situation für den Wassertourismus im Rhinluch dar?
(Positionsbestimmung)
2. Welche wassertouristischen Potenziale bietet die Gewässerausstattung?
(Potenzialermittlung)
3. Was ist in infrastruktureller und kommunikativer Hinsicht zu tun, um die vorhandenen Potenziale erschließen zu können? (Handlungsprogramm)

Im Ergebnis des Konzepts erhält die Gemeinde eine fundierte konzeptionelle Grundlage für die Weiterentwicklung des Wassertourismus in der Region. Den räumlichen Schwerpunkt der Untersuchung bildet das Gebiet des Rhinluchs. Darüber hinaus wird im Rahmen des Konzepts mit untersucht, ob und inwieweit über den Rhinkanal eine wassertouristische Achse mit der Dosse und der Elbe entwickelt werden kann.

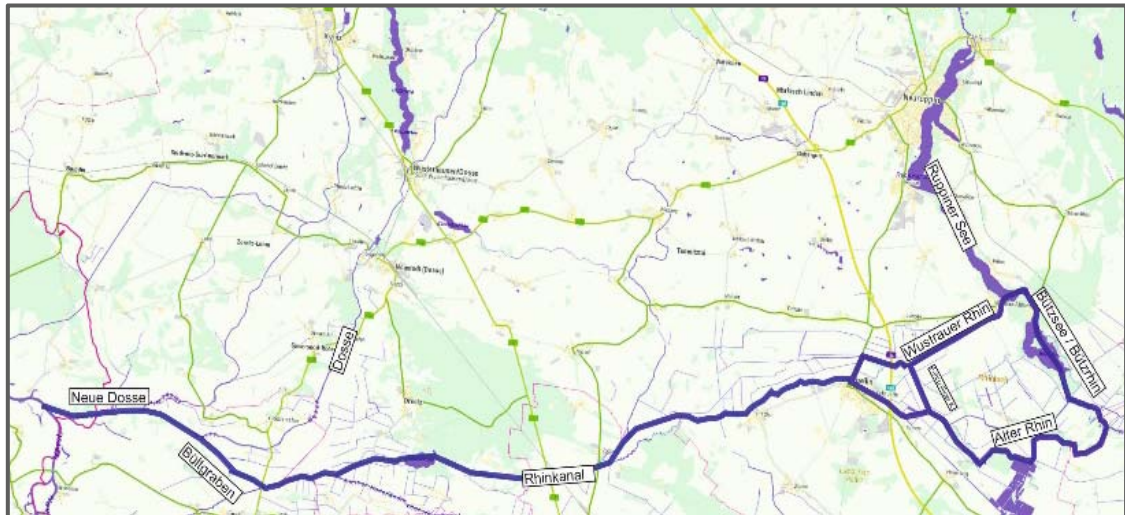


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Rhinkanal und Fehrbelliner Gewässer

2. Projektbearbeitung

Das vorliegende Konzept ist das Ergebnis eines fünfmonatigen Erarbeitungsprozesses von Juli bis Dezember 2017. Dieser erfolgte in enger Abstimmung mit projektrelevanten Institutionen/Akteuren wie der Gemeinde Fehrbellin (Verwaltung und Politik), dem Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Untere Naturschutzbehörde und Untere Wasserbehörde), dem Gewässereigentümer Landesamt für Umwelt (LfU), dem Tourismusverband Ruppiner Seenland, den Kanuanbietern entlang der Rundtour, der InKom Neuruppin - Gesellschaft für kommunale Dienstleistungen GmbH als Vertreterin der Stadt Neuruppin, dem Wasser- und Bodenverband "Rhin-/ Havelluch" und dem WIN-Projektbüro.

Die Abstimmung erfolgte durch diverse Gespräche, gemeinsame Vorortbesichtigungen und im Rahmen von zwei Projektgruppensitzungen:

- 14. September: Voraussetzungen, Positionsbestimmung und Potenziale
- 09. November: Handlungsprogramm, Standortqualifizierung, Marktauftritt

3. Voraussetzungen für die wassertouristische Entwicklung

Die Entwicklung des Wassertourismus setzt voraus, dass eine Vermarktungsfähigkeit der Gewässer gegeben. Die Gewässerbedingungen müssen für die Nutzer so attraktiv sein oder hergestellt werden können, dass damit spürbare Nachfragepotenziale erschlossen werden können. Ob und inwieweit dies für die Region zutrifft, ist Gegenstand der Kapitel 4 und 5.

Unabhängig von den spezifischen örtlichen Bedingungen ist eine erfolgreiche Entwicklung des Wassertourismus nur dann möglich, wenn die Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer bekannt sind und entsprechend berücksichtigt werden. Dies betrifft nicht nur die Infrastruktur, sondern ist ein Zusammenspiel mehrere Faktoren (s. Abbildung unten). Die Entwicklung des Wassertourismus erfordert deshalb eine ganzheitliche Betrachtung eines marktfähigen Gesamtprodukts im Zusammenspiel von Infrastruktur, wassertouristischen Angeboten, landseitiger Vernetzung sowie Service/Information.

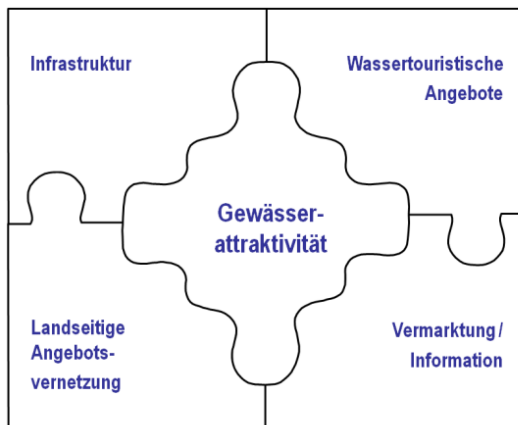


Abbildung 2: Faktoren der Gewässerattraktivität (eigene Grafik)

Grundlage für das Wasserwandern sind geeignete Gewässervoraussetzungen. Diese sind für das motorisierte Wasserwandern andere als für das Paddeln. Motorisierte Wasserwanderer haben aufgrund des Motorantriebs und der größeren Boote andere Anforderungen an die Gewässerbeschaffenheit und legen andere Distanzen zurück als Kanutinnen oder Paddler. Wer mehrere Tage mit dem Motorboot unterwegs ist, legt mehr Wert auf ein größeres Revier mit möglichst vielen Gewässerkilometern und vielen attraktiven Anrainergemeinden¹. Landgänge und damit auch die Vernetzung mit landseitigen Angeboten sind für motorisierte Bootsurlauberinnen und -urlauber in der Regel wichtiger als für Kanuten.

¹ Projekt M /U Tourismuskontor: Bootsurlauberbefragung 2009, Studie (unveröffentlicht) im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft des Landes Brandenburg



Für beide Segmente gilt aber gleichermaßen, dass Wassertouristinnen und -touristen, die über kein eigenes Boot verfügen, sich ein solches mieten können müssen, wenn Nachfragepotenziale in einem größeren Umfang generiert werden sollen. Gemein ist beiden Zielgruppen auch, dass Landschaft und Natur das Hauptmotiv der Touren darstellt (ganz besonders für Kanuten) und dass die Gewässer für den jeweiligen Bootstyp gut befahrbar sind. Die Bedingungen an die Passierbarkeit sind aber unterschiedlich ausgeprägt. Motorboote können anders als Kanus bei Gewässerhindernissen – wie etwa Wehren – nicht aus dem Gewässer gezogen und diese umgetragen werden. Gleichwohl gilt auch für Kanutouren, dass Gewässer mit einer hohen Durchlässigkeit, also mit möglichst wenigen Umtragestellen, bei der Mehrheit der Kanuten besonders beliebt sind. Jedes Hindernis erschwert die Tour. Häufiges Umtragen bedeutet deshalb immer auch ein Attraktivitätsverlust, umso mehr, wenn das Umtragen aufgrund fehlender nutzergerechter Ein- und Ausstiegsstellen problematisch ist. **Mindestvoraussetzung für die Vermarktungsfähigkeit ist deshalb eine Infrastrukturausstattung an allen technischen Hindernissen, die ein einfaches Passieren bzw. Umtragen ermöglicht.** Die 2004 erschienene „Grundlagenstudie zum Kanutourismus“² legt dar, was den meisten Paddlerinnen oder Kanuten über eine gute Passierbarkeit hinaus noch wichtig ist. Dazu zählen:

- Eine attraktive Gewässerstruktur idealerweise schmale, naturnahe Fließgewässer
- Eine gute Befahrbarkeit: einfache Strömungsverhältnisse, geringe Verkräutung sowie wenige natürliche Hindernisse wie etwa umgefallene Bäume (Gewässerpflege)
- Möglichst geringer Bootsverkehr, v.a. wenig bis gar kein Motorbootverkehr

Besonders beliebt sind Rundkurse, da sich bei Streckenfahrten für Kanuten immer die logistische Frage stellt, wie man zum Startpunkt zurückkommt, da dies mit dem Kanu häufig aufgrund der Strömungsverhältnisse (Gegenströmung) nicht oder nur unter großer körperlicher Anstrengung möglich ist. Hinzu kommt, dass eine bereits befahrene Strecke in der Regel weniger attraktiv ist.

Eine kanugerechte Infrastruktur beinhaltet nicht nur die Durchlässigkeit, sondern auch Infrastrukturausstattung mit Kanurastplätzen für Pausen nach etwa einstündiger Fahrt und – bei mehrtägigen Touren – Biwak- und Zeltplätze für Übernachtungen. Die Ausweisung von Pausenplätzen muss sich am Distanzverhalten der Kanutinnen und Kanuten ausrichten. Der Wassersportentwicklungsplan Brandenburg definiert Kanurastplätze möglichst alle fünf bis sechs Kilometer. Ob diese Idealabstände auch eingehalten werden können, ist letztendlich abhängig von den ortsspezifischen Bedingungen. Distanzen über zehn Kilometer ohne jegliche Rastmöglichkeit sind aber Freizeitpaddlern kaum zumutbar.

² Grundlagenstudie Kanutourismus Bundesvereinigung Kanutouristik/Project M/Tourismuskontor



Zur erforderlichen Infrastruktur gehören auch sog. Kanueinstiegsstellen, an denen Paddlerinnen und Paddler ihr Boot zu Wasser lassen können, um dort ihre Tour zu starten. Die Nutzerqualität der Infrastruktur liegt im Zusammenspiel Kanueinstiegsstellen, Kanurastplätze und Biwak-Zeltplätze. Dabei werden folgende Ausstattungsmerkmale erwartet:

Infrastruktur	Ausstattungsmerkmale
Mindestmerkmale für alle	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzergerechte Anlegesituation, vorzugsweise Kanusteg- Kanutreppe • Infotafel mit Informationen zum Gewässer (Revierinformationen) und für ein naturschutzgerechtes Paddelverhalten • Lage direkt an der Rundtour
Zusätzlich Kanueinstiegsstelle	<ul style="list-style-type: none"> • Zufahrtsmöglichkeit mit Pkw, max. Tragestrecke 100 Meter • Kostenfreie Parkmöglichkeit am oder nahe Standort (max. 500 Meter) • Landseitige Ausschilderung • WC am Standort oder in fußläufiger Entfernung (nicht zwingend öffentliches WC, auch WC in naher Gaststätte ausreichend)
Zusätzlich Kanurastplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Anders als Kanueinstiegsstelle keine landseitige verkehrliche Erschließung notwendig. • Rastsituation mit überdachter Tisch-Bank-Kombination • Zwingend WC am oder nahe dem Standort, wünschenswert Komposttoilette am Standort, wenn Rastplatz nicht integriert in touristische Anlage • Möglichst geringe Vandalismusgefahr (schlechte Erreichbarkeit oder Kontrolle durch nahliegende Einrichtung)
Zusätzlich Biwakplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Sanitäreanlage am Standort (nicht nur WC, sondern Duschen) • Fläche für das Aufstellen eines Zeltens • Ansprechpartner vor Ort - mindestens telefonische Erreichbarkeit

Tabelle 1: Ausstattungsmerkmale von Kanueinstiegsstellen, Kanurastplätzen und Biwak-Zeltplätzen

Ziel sollte es sein, dass Kanuten ihren Müll mitnehmen und nicht an den Standorten entsorgen. Dies funktioniert erfahrungsgemäß bei der großen Mehrheit der Kanuten, wenn an öffentlichen Einstiegsstellen + Rastplätzen keine Müllbehälter aufgestellt sind und auf den Infotafeln prominent darauf hingewiesen wird. Auf die Bereitstellung von Müllbehältern sollte deshalb zunächst verzichtet werden (ggf. Nachrüstung wenn Handlungsbedarf).



Fazit: Viele Untersuchungen zum Kanutourismus in den letzten Jahren zeigen, dass Qualität für Wassertouristen immer wichtiger wird³. Paddlerinnen und Paddler entscheiden sich für ein Gewässer bzw. ein Revier in der Regel zwar nicht *wegen* der Infrastruktur, aber häufig *dagegen*, wenn diese nicht ausreichend ist. **Die dargestellten Anforderungen an die Infrastruktur müssen deshalb für die angestrebte wassertouristische Entwicklung des Rhinluchs zwingend erfüllt werden. Ansonsten ist die Vermarktungsfähigkeit nicht oder nur eingeschränkt hergestellt.** Entscheidend dabei ist die Betrachtung des gesamten Gewässers bzw. Reviers als zusammenhängendes Gewässernetz. Investitionen an einzelnen Standorten greifen nicht, wenn an anderer Stelle die Situation nicht nutzergerecht ist. Standortbezogene Insellösungen sind deshalb nicht marktorientiert und letztendlich eine Verschwendung von Mitteln.

Ein attraktives Gewässer mit einer nutzergerechten Infra- und Angebotsstruktur allein bedeutet aber noch keine Erfolgsgarantie, wenn potenzielle Wassertouristinnen und -touristen nicht davon erfahren. Wassertourismus, unabhängig vom Bootstyp, kann nur funktionieren, wenn auch eine zielgruppenspezifische Vermarktung durchgeführt wird. Die Nutzerinnen und Nutzer erwarten mindestens nautische Informationen zur Befahrbarkeit des Gewässers (Gewässerstruktur, Strömungsverhältnisse usw.) sowie Informationen zur Infrastrukturausstattung und zum touristischen Umfeld.

³ Qualitätsoffensive im Wassertourismus 2013, siehe Praxishilfe Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern und Deutscher Tourismusverband im Auftrag des Bundeswirtschaftsministerium für Wirtschaft



4. Positionsbestimmung

4.1 Natur und Landschaft

Das ca. 2.700 ha große Naturschutzgebiet Oberes Rhinluch ist ein ausgedehntes Niedermoor, das sich zwischen den Kommunen Kremmen und Fehrbellin erstreckt. Ausgedehnte Mooregebiete werden stellenweise durch aufragende Moränenplatten, den Ländchen, unterbrochen. Das Landschaftsbild kennzeichnen Pappeln und Erlen in einer weitläufig gegliederten Wiesen und Weidenlandschaft. Das Obere Rhinluch ist mit seinen Gräben, Dämmen, Hecken, Alleen und seinen typischen Siedlungssplittern eine einzigartige Kulturlandschaft.

Prägend für die Rhinluchlandschaft sind die Auen- und Bruchwälder. Sie bilden den Lebensraum zahlreicher und teilweise geschützter Tier- und Pflanzenarten. Vor allem aber zählen die Linumer Teichlandschaft und die sie umgebenden Grünlandflächen zu einem der größten Rastplätze von Kranichen auf der westeuropäischen Zugroute. Die Teiche sind zugleich Brut-, Rast- und Nahrungsgebiet zahlreicher Wasservögel. Weite Teile des Oberen Rhinluchs sind zudem als Europäisches Vogelschutzgebiet und als Fauna-Flora-Habitat-Gebiete in das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000 einbezogen.

Das Verhältnis zwischen (Wasser)Tourismus und Naturschutz ist häufig ambivalent. So profitiert der Tourismus auf der einen Seite von der Attraktivität einer intakten Natur, andererseits kann durch eine übermäßige Beanspruchung diese zugleich geschädigt und somit die Grundlage für den Tourismus entzogen werden. Aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche (Landwirtschaft, Wasserhaushalt, Siedlungsfläche und Tourismus) ergeben sich im Rhinluch gegenseitige Abhängigkeiten. Durch eine behutsame Entwicklung des Kanutourismus, die im Einklang mit den strengen gesetzlichen Vorgaben zu erfolgen hat, kann und soll er zu einem Instrument zur Sicherung der natürlichen Ressourcen genutzt werden.



4.2 Gewässersituation

Wassertouristisch nutzbare Gewässer im Rhinluch	Länge (km)
Ruppiner Wasserstraße	
• Ruppiner See, Bützsee ,Bützrhin bis Abzweig Alter Rhin	9,00
Fehrbelliner Wasserstraße	
• Alter Rhin ab Bützrhin bis Amtmannkanal	5,60
• Amtmannkanal ab Abzweig Alter Rhin bis Bollwerk Linum	2,60
• Alter Rhin ab Amtmannkanal über Schleuse Hakenberg bis Fehrbelliner Kanal	2,48
• Fehrbelliner Kanal bis Wustrauer Mühlenrhin (Wustrauer Rhin)	2,48
• Wustrauer Mühlenrhin (Wustrauer Rhin) ab Fehrbelliner Kanal bis Arche 19 (Großes Wehr)	3,10
Weitere Landesgewässer	
• Rhinkanal zw. Arche 19 und Brücke L16	0,28
• A-Graben Fehrbellin (Alter Rhin) bis B-Graben	2,96
• B-Graben bis Fehrbelliner Kanal	1,28
• Wustrauer Mühlenrhin (Wustrauer Rhin) ab Ruppiner See bis Fehrbelliner Kanal	6,60

Tabelle 2: Gewässerabschnitte im Rhinluch

Hinzu kommen noch zahlreiche, kleinere, zum Paddeln nicht geeignete Gewässergräben. Die Gewässerabschnitte bilden die Grundlage für mehrere Rundtouren.

Die Fehrbelliner Gewässer sind zum einen an die Ruppiner Wasserstraße und damit weiter an das gesamte zusammenhängende Gewässersystem Brandenburgs und Mecklenburg Vorpommerns und zum anderen über den Rhinkanal an die Elbe angebunden. Bis zur Elbe bei Vehlgest sind es ab Fehrbellin über den Rhinkanal und die Dosse ca. 44 Kilometer. Selbst geübte Paddler benötigen für die Bewältigung dieser Strecke in Anbetracht der vielen Wehre mindestens zwei Tage.

Die Gewässerstruktur im Rhinluch ist geprägt durch schmale, naturnahe, in weiten Teilen kanalisierte Flussabschnitte mit zahlreichen Richtungsänderungen. Die Eindeichung ist in der Regel nicht höher als 0,60 cm, so dass die Sicht auf umgebene Landschaft nur auf wenigen Abschnitten stärker eingeschränkt ist. Die Ufer sind trotz ihrer künstlichen Befestigung in weiteren Teilen üppig bewachsen, so dass Kanutinnen und Kanuten ein sehr naturnahes Paddelerlebnis erhalten. Durch die vielen Richtungsänderungen ergeben sich zudem immer wieder neue Sichtperspektiven. Die Strömung ist im Regelfall sehr gering und kann lediglich bei Hochwasser etwas stärker sein, v.a. auf dem Wustrauer Rhin. Vor diesem Hintergrund ist die Befahrung der Rundtour für Paddler gegen den Uhrzeigersinn eher zu empfehlen. Breite und Tiefe der Gewässerabschnitte sind für das Paddeln ausreichend. Nur bei Niedrigwasser kann es an einigen wenigen Stellen zu einer Grundberührung kommen. Das gilt v.a. für den Abzweig Rhinkanal in Fehrbellin unter der Brücke und für die Brückenunterführung in Wustrau. Die Gewässerqualität ist entlang der gesamten Rundtour badegeeignet. Allerdings sind vor allem im Sommer auf dem Wustrauer Rhin, der bisher nur einmal im Jahr gekrautet wird, stärkere Verkrautungen und Algenbewuchs zu verzeichnen. Dies führt zu einer Beeinträchtigung des Paddelerlebnisses. Mit Bützsee und Tarmower See liegen zwei Stillgewässer entlang der Rundtour, wobei der künstlich geschaffene Tarmower See gewässerseitig nicht direkt mit dem Kanugewässer verbunden ist (siehe Karte Seite 43) An den aufgeführten Gewässern gibt es insgesamt 4 Wehre und die Schleusen Hakenberg und Altfriesack.

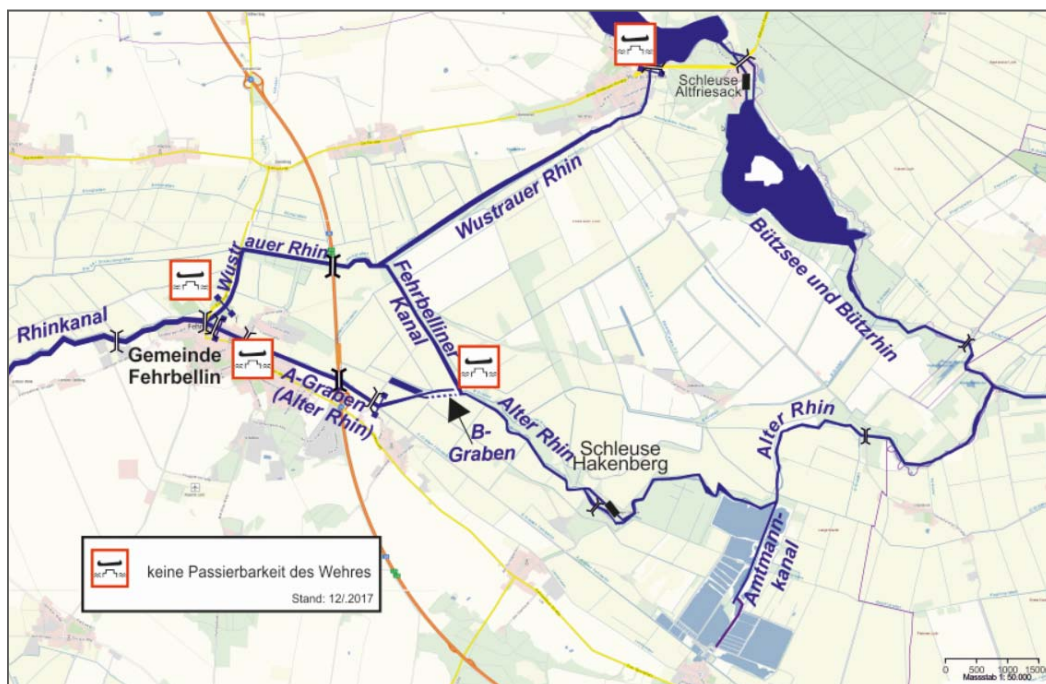





Abbildung 3: Wehr und Schleusen



Wehre und Hindernisse	Situation Passierbarkeit	Fotos
Wehr Altfriesack	Sehr gute Passierbarkeit durch Schiene mit Bootswagen	
Wehr Mühle Wustrau	Steg am Ruppiner See zum Ausstieg zu schmal. Boote aus dem Wasser zu holen erfordert hohe körperliche Anstrengungen. Bis zur Einstiegsstelle am Wustrauer Rhin sind es gut 260 Meter. Diese Distanz ist im Hinblick auf die Zumutbarkeit grenzwertig, für einzelne Erwachsene oder mit Kindern ohne Bootswagen nicht zu bewältigen. Außerdem fehlt an der Ausstiegstelle ein Hinweis auf die Wegestrecke (Ausschilderung).	
Großes Wehr Fehrbellin	Ausstieg vor der Kaimauer im Bereich der Baustelle an westlicher Uferseite auch ohne Steg gut möglich. Sehr langes Umtragen (ca. 160 m) über schlechte Wegestrecke. Aufgrund des Wasserschwalls vom Wehr kann das Boot nicht direkt hinter dem Wehr eingesetzt werden. Es gibt keine nutzergerechte Einstiegssituation (weder Infrastruktur noch ausgewiesene Stelle, starker Uferbewuchs).	



Wehre und Hindernisse	Situation Passierbarkeit	Fotos
Wehr Stadtpark Fehrbellin	Weder Ein- noch Ausstiegsstelle vorhanden. Aufgrund der steilen Böschung östlich des Wehres ist für Freizeitpaddler dort das Ein- oder Aussteigen kaum möglich, d.h. auch keine Weiterfahrt.	
Rhin und B-Graben ab Tarmower See	<p>Ausstieg aus Rhin zum See aufgrund der steilen und stark bewachsenen Böschung kaum möglich.</p> <p>Rohr über B-Graben ist nur bei Niedrigwasser zu unterfahren.</p> <p>Keine Ausstiegsstelle Ende B-Graben und keine Einstiegsstelle am Fehrbelliner Kanal.</p>	

Tabelle 3: Beschreibung der Durchlässigkeit/Passierbarkeit

Mit Ausnahme des Wehres in Altfriesack (Kanuschlepe) stellen die übrigen Wehre und die fehlende Ein- und Ausstiegssituation am B-Graben / Übergang Fehrbelliner Kanal ein gravierendes Problem im Hinblick auf die Durchgängigkeit bzw. Passierbarkeit dar. Die schlechte Passiersituation in Wustrau und Fehrbellin ist auch der Hauptgrund für die bislang noch geringe Frequentierung ⁴des Rhinluchs durch Kanuten und verhindert auch eine offensive Vermarktung.

.....

⁴ Genaue quantitative Darstellung der Nachfrage nicht möglich, da keine aussagekräftige Erfassung vorliegt



Fazit: Die aufgeführten Gewässer im Rhinluch erfüllen grundsätzlich nicht nur die Eignungskriterien für Paddeltouren, sie sind aufgrund ihrer Struktur und Naturnähe für Paddler sogar ausgesprochen attraktiv. **Ein herausragendes Attraktionsmerkmal mit Alleinstellungscharakter für das nördliche Brandenburg und auch darüber hinaus ist der Rundtourencharakter mit drei Rundtouren in unterschiedlicher Länge.** Ein weiterer Vorzug ist der geringe Motorbootverkehr auf weiten Teilen der Rundtour. So wurden im Jahr 2016 an der Schleuse Hakenberg lediglich 607 Motorboote geschleust. Lediglich auf dem Abschnitt Ruppiner Wasserstraße (Bützrhin und Bützsee) kann es am Wochenende in der Hochsaison auch mal etwas intensiveren Bootsverkehr geben.

Stark nachteilig ist, dass die Befahrbarkeit durch die vielen nur schwer passierbaren Wehre erheblich eingeschränkt ist, so dass die eigentlichen Gewässerqualitäten nicht zum Tragen kommen können. Die unpassierbare Situation in Fehrbellin (v.a. Wehr im Stadtpark) verhindert faktisch die wassertouristische Anbindung Fehrbellins.

Für den **motorisierten Bootsverkehr** sind die Gewässer aufgrund ihrer Struktur grundsätzlich weniger geeignet und attraktiv, zumal aufgrund des Motorbootfahrverbots für den Wustrauer Rhin kein Rundtourencharakter besteht und die Distanzen aufgrund der limitierten Gewässerlänge allenfalls einen Abstecher auf max. 19 km Länge möglich macht.

Rhinkanal

Der Rhinkanal, der in Fehrbellin beginnt und im Gülper See endet (Weiterfahrt nicht möglich, absolutes Befahrverbot auf Gülper See), hat eine Länge von 36 Km. Um die Elbe zu erreichen, muss man kurz vor dem Ort Rhinow auf den Bültgraben abbiegen, der dann nach vier Kilometern mit der Dosse zusammenfließt. Der gesamte Rhinkanal ist kanalisiert, eingedeicht und verläuft in weiten Teilen ohne größere Richtungsänderungen. Im ersten Abschnitt bis zu Dreetzer See weist der Kanal überwiegend noch einen starken Pflanzenbewuchs entlang der Ufer auf und vermittelt Paddlern trotz längerer gerader Abschnitte ein naturnahes Paddelerlebnis, das zudem kaum durch Besiedlungen unterbrochen wird. Der unter Naturschutz stehende Dreetzer See ist vermutlich der landschaftliche Höhepunkt auf der Strecke. Danach und bis zur Elbe ist diese aber sowohl auf dem Rhinkanal als auch auf der Dosse aufgrund der beidseitig hohen, kaum bewachsenen Eindeichung und des monotonen Streckenverlaufs ohne Richtungswechsel ausgesprochen unattraktiv.



Abbildung 4: Karte Rhinkanal

Strecke bis zum Abzweig Bütgraben befinden sich sechs Wehre, die alle nur mit großen Mühen passierbar sind. Die Befahrung ist deshalb sehr mühselig und insbesondere für weniger geübte Kanutinnen und Kanuten ohne infrastrukturelle Verbesserung an den Schleusen eine Überforderung.

Fazit: Insgesamt vermittelt die Gewässerstruktur des Rhinkanal bis auf den ersten Abschnitt bis zum Friesacker Zootzen einen eher monotonen Eindruck und ist in weiten Teilen auch landschaftlich wenig attraktiv. Aufgrund der zahlreichen Wehre ist die Befahrung des Rhinkanal für die große Mehrheit aller Kanuten keine attraktive Option. Für Motorboote ist der Kanal aufgrund der Wehre unbefahrbar.



4.3 Infrastrukturausstattung an den Gewässern

Wie im Kap. 3 deutlich gemacht wurde, ist ein Infrastrukturnetz im Zusammenspiel Kanueinstiegsstellen, Kanurastplätze und Biwak-Zeltplätze eine wichtige Grundlage für eine erfolgreiche Marktpositionierung. Derzeit gibt es keine explizit entsprechend so ausgewiesenen Standorte. Gleichwohl gibt es entlang der Rundtour mehrere „inoffizielle“ Stellen, die von Paddlern auch ohne deren „offizielle“ Ausweisung genutzt werden.

- **Einstiegsstellen:** Mehr oder weniger geeignete Einstiegsstandorte finden sich derzeit in Altfriesack (Kanucamp und am Wehr), in Wustrau (Einstieg Rhin), in Fehrbellin (Badestelle vor dem großen Wehr, wegen des Wehrs nur für Fahrten flussaufwärts), an der Schleuse Hakenberg sowie im Hafen Linum. Keiner der aufgeführten Stellen erfüllt allumfassend die unter Gliederungspunkt 3 dargestellten Anforderungen an die Ausstattung.
- **Kanurastplätze:** Standorte mit Rastcharakter (mindestens Bank-Tisch-Kombination und nutzergerechte Ausstiegssituation) finden sich in Altfriesack am Kanucamp (obwohl Privatgelände auch für Allgemeinheit nutzbar), am Südufer Ruppiner See, in Fehrbellin an der Badestelle vor dem großen Wehr, am Badestrand Tarmow und im Hafen Linum. Unter Beachtung der im WEP4 formulierten Distanzen und Ausstattungsmerkmale gibt es Handlungsbedarf sowohl in Bezug auf die Qualität als auch die Quantität der Rastplätze durch die Verbesserung der Ausstattung vorhandener sowie die Schaffung neuer Rastplätze (Wustrauer Rhin und den Streckenbereich zwischen der Schleuse Hakenberg und Hafen Linum bis nach Altfriesack).
- **Biwak- und Zeltplätze:** Anders als bei den Kanuraststellen ist die Situation mit Biwakplätzen sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht weitestgehend marktgerecht. Mit dem Kanucamp in Altfriesack, der Zeltfläche im Stadtpark Fehrbellin beim örtlichen Kanuverleiher und der Zeltmöglichkeit im Hafen von Linum gibt es zumindest drei Stellen, an denen Kanuten übernachten können und wo diese auch die notwendigen Servicemerkmale wie etwa WCs vorfinden. Nicht unmittelbar an der Strecke, aber dennoch mit nutzbar, ist der Campingplatz in Wustrau. Von einem privaten Investor gibt es konkrete Planungen für eine Ferienanlage am Tarmower See mit integriertem Biwakplatz (Realisierung aus kanutouristischer Sicht sehr wünschenswert).

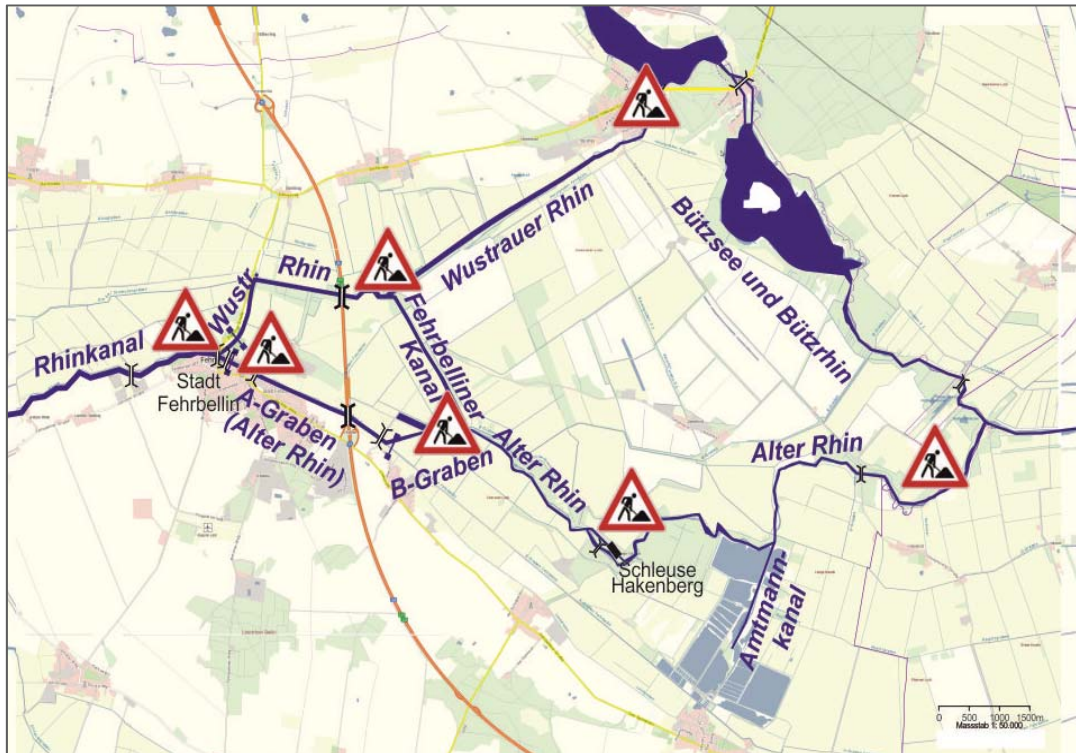


Abbildung 5: Karte Standorte mit Handlungsbedarf

Motorisierte Boote können derzeit im Hafen Linum und dem Vereinshafen der Motorsportfreunde Fehrbellin anlegen.

Zur Infrastruktur gehört auch eine Beschilderung, wie sie in vielen Revieren Deutschlands bereits umgesetzt ist. Kernelement sind Infotafeln an allen offiziellen Kanuservicepunkten, auf denen die Gewässer und Anrainerorte textlich und kartografisch präsentiert und die Bootsfahrerinnen und -fahrer auf ein naturverträgliches Verhalten hingewiesen werden. Vom Naturpark Stechlin - Ruppiner Land wurden vor einigen Jahren grafisch und textlich gut gemachte Infotafeln entlang der Strecke aufgestellt (in Altfriesack Wehr, Ruppiner See Rastplatz, Einstiegsstelle Wustrauer Rhin, Fehrbellin Badestelle, Schleuse Hakenberg und Hafen Linum). Abgesehen davon, dass die Karten nicht mehr aktuell sind, gibt es noch Handlungsbedarf für die beiden Infotafeln am Ruppiner See und in Altfriesack, da der Kartenausschnitt dort nicht das Rhinluch wiedergibt.

Fazit: Es besteht die Notwendigkeit eines Ausbaus und einer Qualifizierung der Infrastrukturausstattung entlang der Strecke. Diese muss sich an den Nutzeransprüchen von Freizeitkanuten ausrichten, aber unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Aspekte, einem zu rechtfertigen Kosten-Nutzen-Verhältnis sowohl in der Investition als auch späteren Unterhaltung. Handlungsbedarf besteht grundsätzlich in der Ausweisung eines „offiziellen“ und



auf allen Wassersportveröffentlichungen so auch bezeichneten Netzes an Kanueinstiegsstellen, Kanurastplätzen und Biwakplätzen. Während es keine Notwendigkeit für die Schaffung weiterer Biwakplätze gibt (am Tarmower See wünschenswert), bedarf es zwingend einer Errichtung weiterer Kanurastplätze auf dem Wustrauer Rhin und noch wichtiger auf dem Abschnitt Alter Rhin zwischen Schleuse Hakenberg bzw. Hafen Linum bis nach Altfriesack. Dort gibt es derzeit auf einer Länge von 17 km keine Ausstiegs- bzw. Rastmöglichkeit, was ein Ausschlusskriterium für eine offensivere Vermarktung der Rundtour ist. Erforderlich ist auch eine Qualifizierung bestehender Standorte wie der Schleuse Hakenburg. Die vorhandenen Kanueinstiegsstellen sind entsprechend der definierten Anforderungen zu qualifizieren. In Fehrbellin ist eine Einstiegsstelle im Stadtzentrum sinnvoll, vorausgesetzt das Wehr Stadtpark wird passierbar gemacht.

4.4 Wassertouristische Angebote

Für Wasserwandernde, die über kein eigenes Boot verfügen, gibt es entlang der Rundtour drei Anbieter mit Kanuverleih, davon zwei in Altfriesack (Alte Fischerhütte und Kanucamp Altfriesack) und einer in Fehrbellin. In Linum bietet der Hafenbetreiber ein Bungalowboot zur Vermietung an.

Bei allen Vermietungen können die Wassersportlerinnen und -sportler auch übernachten. Im Kanucamp Altfriesack in Zelten auf dem Biwakplatz und in Bungalows, in der benachbarte Fischerhütte in Pensionszimmern. Der Kanuverleih in Fehrbellin bietet mehrere Ferienwohnungen an und betreibt zudem eine nahegelegene Pension. Im Hafen Linum gibt es ebenfalls die Möglichkeit, Gästezimmer und Apartments zu buchen.

Es gibt keine speziellen thematischen Angebote wie naturkundliche Paddeltouren. Vom Kanucamp werden aber geführte Touren angeboten und, ebenso wie vom Kanuverleih in Fehrbellin, ein Abholservice für Kunden, die nur eine Streckentour unternehmen. Im Kanuverleih in Fehrbellin können auch Räder gemietet werden.

Fazit: Mit den drei Kanuverleihen gibt es für Kanutinnen und -kanuten ohne eigenes Boot nicht nur ausreichend Möglichkeiten sich ein Kanu auszuleihen. Altfriesack und Fehrbellin sind auch unter dem Gesichtspunkt der Distanzen und des direkten Umfeldes genau die passenden Standorte hierfür. Ausbaufähig ist das Angebot an geführten Touren insbesondere mit naturkundlichem Bezug zur Vogelwelt (im Frühjahr Störche, im Herbst Kraniche) sowie die Angebotsverbindung von Kanu- und Radfahren.



4.5 Marktauftritt/Kommunikation

Das Rhinluch wird mit der Rundtour derzeit über folgende Kommunikationskanäle/Instrumente beworben:

- Flyer der Gemeinde Fehrbellin
- Wassertourismusprintprodukt und Internetseiten des Tourismusverbands Ruppiner Seenland
- Internetseiten Reiseland Brandenburg (TMB)

Fazit: Die Vermarktung ist gemessen an den Attraktionspotenzialen der Gewässer aktuell auf allen Ebenen sehr zurückhaltend. Dies ist in erster Linie der problematischen Infrastrukturausstattung und der schlechten Durchgängigkeit geschuldet, die derzeit eine offensivere Vermarktung verhindert. Defizite in der Vermarktung bestehen in der Informationsqualität, die lediglich im Flyer der Gemeinde und in der Wassertourismusbrochure des TV Ruppiner Seenland zumindest halbwegs zufriedenstellend ist (allerdings veraltete Informationen). In keinem Internetauftritt ist die Rundtour so beschrieben, dass man alle für die Befahrung wichtigen Infos erhält. Der Alleinstellungscharakter Rundtour wird – wenn überhaupt – nur nachrangig kommuniziert. Problematisch ist auch, dass für die Rundtour keine einheitliche Bezeichnung verwendet wird. Der TV Ruppiner Seenland vermarktet die Tour unter der Überschrift „Preußische Zeiten“, die für Kanutinnen und Kanuten wohl wenig attraktiv klingt. Bei der TMB läuft die Tour unter der Überschrift „Storchentour“. Dieser Titel ist animierender, aber greift letztendlich auch nicht den Rundtourecharakter auf. Außerdem verweist das Thema „Störche“ vermeintlich auf eine jahreszeitliche Einengung. Zusammenfassend ist festzustellen, dass es im Hinblick auf die Rundtour erhebliche Kommunikations- und Bekanntheitsdefizite gibt.

Der Rhinkanal wird derzeit in keiner Publikation und keinem Internetauftritt beworben. Lediglich in einigen Kanuforen wird eine Tour über den Rhinkanal erwähnt. Die Strecke wird aber zumindest in den beiden von Kanuten am stärksten genutzten Kartenwerken dargestellt (Kompass Berlin und Brandenburg, Tourenatlas 5 Berlin-Brandenburg Jübermann Verlag, Neuauflage erscheint 2018).



4.6 Zusammenfassung Positionsbestimmung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Alleinstellungsmerkmal Rundtourencharakter 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebliche Befahrungsprobleme – schlechte Durchgängigkeit/Passierbarkeit der Wehre
<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Gewässerstruktur zum Paddeln 	<ul style="list-style-type: none"> • Kein ausgewiesenes Netz an Kanueinstiegstellen, Kanurastplätzen und Biwakplätzen
<ul style="list-style-type: none"> • Stille und weite Landschaft und Natur 	<ul style="list-style-type: none"> • Zu lange Abschnitte ohne Möglichkeit für Pausen
<ul style="list-style-type: none"> • Besonderheit Vogelwelt, v.a. Störche und Kraniche 	<ul style="list-style-type: none"> • Mitunter Verkrautung v.a. Wustrauer Rhin im Hochsommer
<ul style="list-style-type: none"> • Kaum Motorbootverkehr, geringe Gewässerfrequentierung • Leichte Befahrbarkeit/kaum Strömung 	<ul style="list-style-type: none"> • Bei längeren Trockenperioden punktuell geringe Wasserstände (Wustrau Brücke, Fehrbellin Brücke)
<ul style="list-style-type: none"> • Mehrere Badestellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmbelästigung im Bereich der BAB
<ul style="list-style-type: none"> • Gute Biwakangebote in Altfriesack, Fehrbellin, Hafen Linum 	<ul style="list-style-type: none"> • Infotafeln nicht an allen relevanten Standorten und in Altfriesack und Wustrau keine Abbildung Rundkurs
<ul style="list-style-type: none"> • Mehrere Angebote Kanuvermietung 	<ul style="list-style-type: none"> • Weder einheitliche noch aktuelle Vermarktung, insgesamt geringe Informationsqualität
<ul style="list-style-type: none"> • Keine Befahrungsrestriktionen 	
<ul style="list-style-type: none"> • Mehrere Versorgungsmöglichkeiten in den Hauptanrainerorten 	

Tabelle 4: Zusammenfassung Stärken und Schwächen der Gewässer für den Kanutourismus

Die Rundtour ist aufgrund der beschriebenen infrastrukturellen Defizite derzeit nur eingeschränkt vermarktbar. Eine offensivere, den Attraktionspotenzialen angepasste Vermarktung erfordert zwingend Investitionen in die Infrastrukturqualifizierung und nachfolgend in das Marketing. Der Rhinkanal ist in der derzeitigen Verfassung mit den vielen Wehren, die alle nur schwer passierbar sind, überhaupt nicht vermarktbar.



5. Untersuchung der Entwicklungs- und Vermarktungspotenziale

5.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Selbst die attraktivsten Gewässerbedingungen können wassertouristisch nur genutzt werden, wenn wasser- und naturschutzrechtliche Regelungen das Befahren nicht einschränken bzw. sogar verhindern, wie das an vielen Gewässern Deutschlands insbesondere in Süddeutschland mittlerweile der Fall ist. Um die Entwicklungspotenziale im Betrachtungsraum einschätzen zu können, muss untersucht werden, ob es aus wasserrechtlichen und/oder naturschutzrechtlichen Gründen Einschränkungen für die Befahrung und/oder die Errichtung der Infrastruktur gibt.

Wasserrechtliche Bedingungen

Gewässerabschnitt	Rechtlicher Status	schiffbar für Motorboote
Ruppiner Wasserstraße		
<ul style="list-style-type: none"> Ruppiner See, Bützsee ,Bützrhin bis Abzweig Alter Rhin 	Landeswasserstraße Klasse B	ja
Fehrbelliner Wasserstraße		ja
<ul style="list-style-type: none"> Alter Rhin ab Bützrhin bis Amtmannkanal 	Landeswasserstraße Klasse C	ja
<ul style="list-style-type: none"> Amtmannkanal ab Abzweig Alter Rhin bis Bollwerk Linum 	Landeswasserstraße Klasse D	ja
<ul style="list-style-type: none"> Alter Rhin ab Amtmannkanal bis Fehrbelliner Kanal 	Landeswasserstraße Klasse C	ja
<ul style="list-style-type: none"> Fehrbelliner Kanal bis Wustrauer Mühlenrhin (Wustrauer Rhin) 	Landeswasserstraße Klasse C	ja
<ul style="list-style-type: none"> Wustrauer Mühlenrhin (Wustrauer Rhin) ab Fehrbelliner Kanal bis Arche 19 (Großes Wehr) 	Landeswasserstraße Klasse C	ja

Weitere Landesgewässer		
• Rhinkanal zw. Arche 19 und Brücke L16	Landesgewässer 1. Ordnung	nein
• A-Graben Fehrbellin (Alter Rhin) bis B-Graben	Landesgewässer 2. Ordnung	nein
• B-Graben bis Fehrbelliner Kanal	Landesgewässer 2. Ordnung	nein
• Wustrauer Mühlentrhin (Wustrauer Rhin) ab Ruppiner See bis Fehrbelliner Kanal	Landesgewässer 1. Ordnung	nein

Tabelle 5: Rechtlicher Status der Gewässer, Zulässigkeit Motorbootverkehr

Naturschutzrechtliche Bedingungen

Das Obere Rhinluch ist zu großen Teilen naturschutzrechtlich wie folgt geschützt:

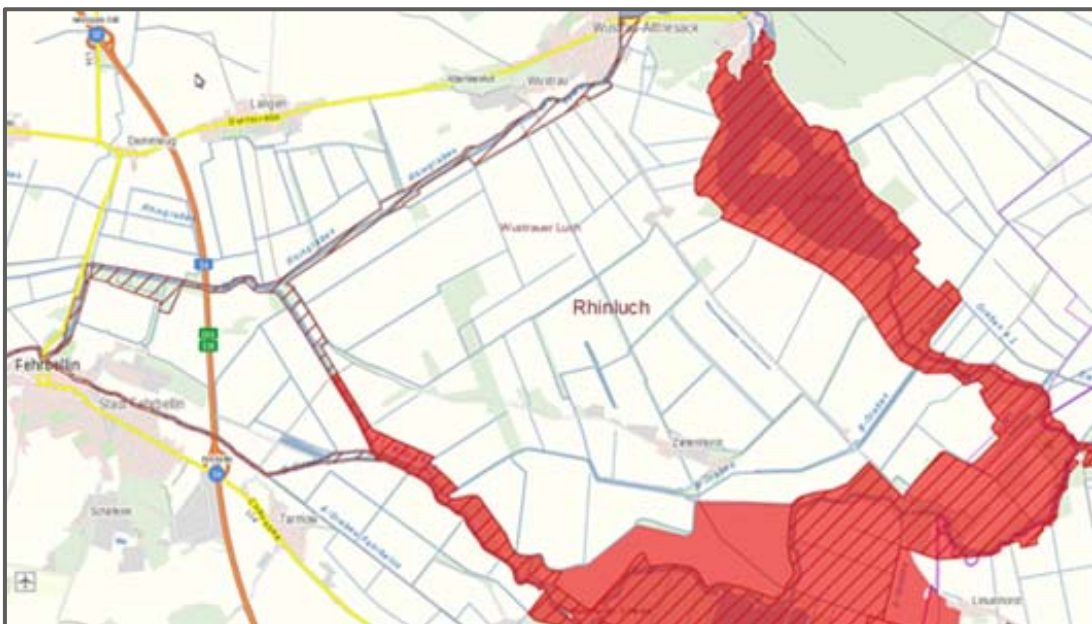


Abbildung 6: Naturschutzgebiet Oberes Rhinluch (rot) und FFH-Gebiete (schraffiert)

Fazit: Für die Erschließung der kanutouristischen Entwicklungspotenziale ist es vorteilhaft, dass es keine befahrungsrechtlichen Einschränkungen gibt. Zu erwarten ist jedoch ein standortbezogenes Konfliktpotenzial für die Errichtung von Infrastruktur. Dies gilt in erster Linie für den Abschnitt des Rhins zwischen Hakenberg/Linum bis nach Altfriesack, wo einerseits aus kanutouristischer Sicht zwingend die Notwendigkeit für die Schaffung eines Kanurastplatzes gibt, andererseits aber auch ein sehr hoher naturschutzrechtlicher Schutzstatus besteht. Grundsätzlich ist es im ureigensten Interesse des Kanutourismus, die Land-



schaft und Natur zu bewahren, indem ein ungeordneter „wilder“ Kanutourismus verhindert wird. Ein wichtiges Ziel der Infrastrukturentwicklung ist es auch, durch das attraktive Angebot den Kanutourismus zu lenken und zu leiten. Die Infrastrukturentwicklung leistet damit auch einen essenziellen Beitrag zum Schutz dieser Landschaft.

5.2 Marktbedingungen

Für die Bewertung der wassertouristischen Entwicklungspotenziale ist es wichtig zu prüfen, ob es sich um einen Wachstumsmarkt oder einen stark umkämpften, schrumpfenden Markt handelt. Bei Letzterem müssten Investitionen deutlich kritischer bewertet werden.

Zunächst ist festzustellen, dass der Wassertourismus in Brandenburg seit vielen Jahren durch ein starkes Marktwachstum sowohl nachfrage- als auch angebotsseitig geprägt ist. Die Branche erwartet auch weiterhin ein Wachstum, allerdings nicht mehr in der Dynamik der vergangenen zwanzig Jahre.⁵ Dies gilt sowohl für den motorisierten als auch muskelbetriebenen Bootstourismus. Im Rahmen der IHK-Studie zu den wirtschaftlichen Effekten des Bootstourismus 2015 wurden die Kanuanbieter in Brandenburg zu ihren Erwartungen befragt. 70% der Anbieter erwarten eine weiterhin steigende Kundennachfrage, d.h., sie versprechen sich von der Zukunft gute Marktperspektiven.

Fazit: Die Marktbedingungen für die Entwicklung des Wassertourismus in der Region der Fehrbelliner Gewässer stellen sich grundsätzlich positiv dar, so dass zu erwarten ist, dass Investitionen in die Infrastruktur nachhaltige wirtschaftliche Effekte bewirken und damit politisch zu rechtfertigen sind.

⁵ Ergebnis der IHK Studie wirtschaftliche Effekte Bootstourismus Project M 2015



5.3 Gewässerpotenziale mit Berücksichtigung der Wettbewerbssituation

5.3.1 Potenziale der Fehrbelliner Gewässer für Kanuten

Im Kap. 3 wurde das sehr gute kanutouristische Attraktionspotenzial bereits herausgestellt. Die Gewässerausstattung bildet die Grundlage für **drei Rundtouren**:

1. Große Rundtour über Fehrbellin mit /ohne Abstecher Amtmannkanal 40,3 bzw. 35,1
2. Mittlere Rundtour ohne Fehrbellin mit /ohne Abstecher Amtmannkanal 35,2 bzw. 30,0
3. Kleine Rundtour um Fehrbellin 10,1 km

Die größten Vermarktungspotenziale bieten die Große und Mittlere Rundtour. Für sportliche Kanutinnen und Kanuten ist die Mittlere Rundtour auch als Tagestour zu bewältigen. Für die Mehrheit der Freizeitpaddlerinnen und -paddler sind beide Rundtouren ideale Zweitagestouren. Touren mit einer Übernachtung sind erfahrungsgemäß die am stärksten nachgefragten Mehrtagestouren⁶, so dass es für die Rundtouren sehr gute Marktpotenziale gerade am Wochenende gibt. Mit Startpunkt in Altfriesack kann man in Fehrbellin oder im Hafen Linum übernachten und evtl. künftig am Tarmower See. Wer in Fehrbellin oder Linum startet, findet wiederum nach etwa der Hälfte der Strecke beste Übernachtungsbedingungen in Altfriesack.

Besonders hohe Attraktionspotenziale bieten alle drei Rundtouren für Kanutouren mit Kindern (Familien, Kinder-Jugendgruppen), vorausgesetzt die Infrastrukturdefizite werden behoben. Die Tagestouren sind nicht allzu lang, die Gewässer sind einfach zu befahren, es gibt (dann) ausreichend Rast- und Biwakplätze, Anrainerorte mit Versorgungsmöglichkeiten, mehrere Bademöglichkeiten und mehrere Standorte mit Spielplätzen (Kanucamp Altfriesack mit Bolzwiese, Stadtpark Fehrbellin und Hafen Linum).

Neben den drei Rundtouren existieren verschiedene Streckentouren mit Abholung durch einen Kanuanbieter. Diese haben nicht die Vorzüge einer Rundtour, werden aber auch künftig weiterhin nachgefragt werden, nicht nur durch Paddlerinnen und Paddler, deren Hauptmotiv die Bootstour ist, sondern auch durch Urlauber in der Region, die im Rahmen ihres landseitigen Urlaubs einen mehrstündigen Kaniausflug unternehmen wollen. Für diese Zielgruppe ist auch die kleine Rundtour ausgesprochen attraktiv.

Potenziale als Angebotsnische bestehen in der Vernetzung des Kanutourismus mit den gesundheitstouristischen Zielen, die die Region verfolgt. Paddeln hält Körper und Seele

⁶ Quelle Bootsurlauberbefragung Brandenburg 2009 Netzwerk Aktiv in der Natur, Project M und Tourismuskontor



gesund. Beim Kanufahren wird nicht nur der Rücken gestärkt, sondern auch das psychische Wohlbefinden verbessert. Zudem trainiert man dadurch die Ausdauer und schont dabei die Gelenke. Im Rahmen des regionalen Gesundheitsnetzwerks ist unter Beteiligung von Kanuanbietern und Gesundheitswirtschaft die Entwicklung von Kanuangeboten mit einer gesundheitspezifischen Ausrichtung zu prüfen.

Fazit: Die beiden zweitägigen Rundtouren sind auch unter Betrachtung der überregionalen Wettbewerbssituation so attraktiv, dass damit gute überregionale Vermarktungspotenziale verbunden sind. Lediglich der Spreewald ist, was Rundtouren betrifft, besser aufgestellt. Selbst die Mecklenburgische Seenplatte kann keine Rundtouren in dieser Gewässerqualität bieten, denn dort gibt es gerade in der Hochsaison in weiten Teilen einen intensiven Motorbootverkehr, und bei viel Wind ist das Paddeln auf den Seen anstrengend und durchaus nicht ungefährlich. Die Vermarktung der Rundtouren mit einer schwerpunktmäßigen Ausrichtung auf Familien (nicht ausschließlich) in ganz unterschiedlicher Zusammensetzung (Großeltern und Enkel, Vater/Mutter und Kind oder mit Freunden, organisierte Kinder-Jugendgruppen, etc.) verspricht eine deutlich Steigerung der kanutouristischen Nachfrage, ohne dass zu befürchten ist, dass das Nachfragevolumen so groß wird, dass damit Einschränkungen für das Tourenerlebnisses verbunden wären.

5.3.2 Potenziale der Fehrbelliner Gewässer für motorisierte Wasserwanderer

Wie unter Gliederungspunkt 3 bereits dargestellt wurde, sind die meisten schiffbaren Gewässer des Rinluchs auch für Motorboote befahrbar. Das Befahrungsverbot des Wusterauer Rhins bedeutet in der Konsequenz, dass motorisierte Bootsurlauber von der Ruppiner Wasserstraße auf den Alten Rhin abbiegend bis max. kurz vor Fehrbellin fahren können (der Vereinshafen liegt etwa 2 km außerhalb der Ortslage, die daher fußläufig nicht gut erreichbar ist) und von dort dann wieder umkehren müssen. Die Strecke ist zwar auch für motorisierte Bootsurlauber attraktiv. Vor dem Hintergrund, dass der Zielort (Vereinshafen) aber nicht viel bietet, die Strecke mit Schleuse zweimal befahren werden muss und zudem kaum Ankermöglichkeiten bietet (wichtiges Attraktionsmerkmal bei Flößen/Bungalow-booten), ist künftig eine größere Frequentierung der Strecke durch motorisierte Boote nicht zu erwarten. Auch das attraktive Etappenziel Hafen Linum ändert nichts an dieser Einschätzung, zumal Boote mit einem Tiefgang über einem Meter den Amtsmannkanal nicht befahren können. Ohnehin steht die Ruppiner Wasserstraße aufgrund ihres Sackgassencharakters bei motorisierten Bootsurlaubern nicht „hoch im Kurs“.

Fazit: Das Rhinluch bietet aufgrund seiner Gewässerstruktur und seines Sackgassencharakters keine ausreichenden Attraktionspotenziale für eine offensivere Vermarktung. Hinzu kommt, dass andere Reviere in Brandenburg weitaus attraktivere Bedingungen für das mo-



torisierte Wasserwandern bieten, das Rhinluch also (anders als im Kanutourismus) in diesem Segment deutliche Wettbewerbsnachteile aufweist. Die Marktpotenziale sind deshalb weitaus geringer als im Kanutourismus. Vor diesem Hintergrund und um die Attraktivität des Gewässers für den Kanutourismus nicht zu beschädigen, sollte das Rhinluch nicht als Revier für das motorisierte Wasserwandern beworben werden. Ziel sollte es sein, den motorisierte Bootsverkehr möglichst auf dem jetzigen Nachfrageniveau zu halten. Sollte es künftig eine leicht stärkere Frequentierung durch motorisierte Boote geben, ist diese für den Kanutourismus unschädlich.

5.3.3 Potenziale des Rhinkanals

Grundsätzliche vorstellbar sind folgende Nachfragepotenziale:

1. Rhinkanal als Solitärstrecke
2. Rhinkanal als Bestandteil einer längeren Tour
3. Rhinkanal als Ergänzung zur Rhinluch-Rundtour

Solitärstrecke: Vor dem Hintergrund der unter Gliederungspunkt 3 beschriebenen Gewässerpotenziale sind selbst unter der Annahme einer nutzgerechteren Umtragesituation an den Wehren realistisch keine größeren Nachfragepotenziale zu erwarten. Der Rhinkanal ist für sich betrachtet kein attraktives Paddelgewässer. Daran würde auch eine Infrastrukturqualifizierung grundsätzlich nichts ändern. Hinzu kommt die logistische Herausforderung, wie man zum Ausgangspunkt (beispielsweise Fehrbellin) zurückkommt. Es gibt keine hierfür nutzbare Bahnverbindung und in der Regel weist der Rhinkanal außerdem eine – wenn auch geringe – Strömung auf. Selbst bei einer leichten Strömung ist die Befahrung gegen den Strom auf längere Distanz anstrengend. Das gewichtigste Argument ist aber die Wettbewerbssituation, da in nur geringer Entfernung im Rhinluch deutlich attraktivere Bedingungen vorherrschen (sowohl wasserseitig als auch landschaftlich). Die überwältigende Mehrheit der Kanuten wird sich deshalb immer für eine Kanutour im Rhinluch entscheiden respektive gegen eine Tour auf dem Rhinkanal.

Bestandteil einer längeren Tour: Die Attraktivität des Rhinkanals liegt v.a. in der Anbindung an Elbe und in nordöstlicher Richtung an Mecklenburgische Seenplatte. Über Rheinsberger Rhin, Ruppiner Wasserstraße, Rhinluch und Rhinkanal kann man bis zur Elbe und auf dieser weiter flussabwärts paddeln. Für Menschen, die gerne längere Distanzen abseits der üblichen Kanugewässer zurücklegen und dabei Wert auf Einsamkeit und Ruhe legen, ist diese Strecke (oder auch verkürzt ab Neuruppin oder Fehrbellin) durchaus attraktiv. Aufgrund des damit verbundenen hohen Zeitaufwands ist aber von einem eher geringen



Nachfragepotenzial auszugehen. Es ist eine Tour für Kanuprofis, nicht aber für Freizeitkanutinnen und -kanuten, die die große Mehrheit des Kanumarktes ausmachen.

Ergänzung Rhinluch-Rundtour. V.a. der erste Teilabschnitt bis Lentzke ist aufgrund seiner Nähe zu Fehrbellin (8 km) und seine vgl. attraktive Gewässerstruktur und reizvolle Landschaft eine realistische Option für Paddler, die ihre Rundtour durchs Rhinluch etwas verlängern wollen. Deren Anzahl dürfte sich allerdings auf einem geringen Niveau bewegen. Dies gilt in noch stärkerem Maße für noch längere Distanzen auf dem Rhinkanal.

Fazit: Größere Nachfragepotenziale dürfen auch perspektivisch für den Rhinkanal nicht erwartet werden. Der Kanal ist eine Strecke für Individualistinnen und Individualisten und wird dies auch bleiben. Nachfragepotenziale sind in erster Linie im Zusammenhang mit der Verbindung an die Elbe zu erkennen. Um diese (begrenzten) Potenziale künftig besser erschließen zu können, bedarf es einer Verbesserung der Durchgängigkeit (Passierbarkeit der Wehre). Vor dem Hintergrund der insgesamt überschaubaren Nachfragepotenziale ist ein Infrastrukturausbau wie für die Rhinluch-Rundtour für den Rhinkanal nicht zu rechtfertigen und bei der relevanten, paddelerfahrenen Zielgruppe auch nicht notwendig. Ziel sollte es sein, im Rahmen der Gewässerbewirtschaftung an den Wehren Situation zu schaffen, die das Aus- und Einsteigen bzw. das Umtragen erleichtern.

5.3.4 Potenziale einer Verbindung Dosse und Kyritzer Seen

Auf den ersten Blick erscheint es reizvoll, über den Rhinkanal eine wassertouristische Verbindung zwischen Fehrbellin bzw. dem Rhinluch und der Dosse bzw. den Kyritzer Seen herzustellen. Auch unabhängig von der fehlenden Gewässerattraktivität ist und bleibt dies aber eine theoretische Option. Zum einen weisen sowohl die Dosse als auch der Rhinkanal gegensätzliche Strömungsverhältnisse auf. Dies bedeutet, dass man – egal von den Kyritzer Seen nach Fehrbellin oder in umgekehrter Richtung – entweder auf der Dosse oder dem Rhinkanal gegen die Strömung paddeln muss. Bei der Länge der Distanzen bedeutet selbst eine leichte Gegenströmung für Freizeitpaddlerinnen und -paddler ein Ausschlusskriterium. Zum anderen sind auf der Dosse in den letzten Jahren zwei Fischaufstiegstreppen gebaut worden, die selbst stromabwärts nicht befahrbar sind und auch nicht umtragen werden können (siehe Fotos auf Karte).



Abbildung 7: Verbindung Fehrbelliner Gewässer - Rhinkanal – Dosse

Fazit: Eine wassertouristische Vernetzung der Fehrbelliner Gewässer mit den Kyritzer Seen ist aufgrund der beschriebenen Gewässerbedingungen nicht möglich. Daran würde auch ein infrastruktureller Ausbau zur Verbesserung der Durchgängigkeit nichts ändern.

5.4 Fazit Potenziale

Die Fehrbelliner Gewässer bieten sehr gute Potenziale für eine auch überregionale kanutouristische Vermarktung. Die aktuelle Nachfrage entspricht in keiner Weise diesen sehr guten Attraktionspotenzialen. Eine Infrastrukturoptimierung vorausgesetzt, können die Große und Mittlere Rundtour zu einem kanutouristischen Leitprodukt des Ruppiner Seenlands und auch des Reiselands Brandenburg entwickelt werden. Vor diesem Hintergrund ist es lohnend, in die Qualifikation/Ertüchtigung der Infrastruktur zu investieren – auch unter Berücksichtigung der künftigen Unterhaltungskosten.

Das bedeutet, dass bei der weiteren Entwicklung des Wassertourismus dem Kanutourismus eindeutig Vorrang vor anderen Nutzungen einzuräumen ist und Aktivitäten/Planungen, die den Kanutourismus beeinträchtigen, durch die Kommune nicht zu unterstützen sind. Der Motorbootverkehr in der jetzigen Intensität stellt hierfür kein Problem dar, sollte aber möglichst nicht signifikant steigen, da sonst die kanutouristischen Potenziale beschädigt werden. Um die sehr guten Potenziale für den Kanutourismus zu erschließen, muss das Hauptaugenmerk dem Ausbau der dafür notwendigen Infrastruktur gelten. Darüber hinaus sind die Anbieter gefordert, ihre Angebotsgestaltung noch weiter zu optimieren. Insbesondere naturkundliche Themen und die Vernetzung Kanu & Rad bieten hierfür Potenziale.



6. Künftige Marktpositionierung

Oberziel

Marktetablierung der Fehrbelliner Gewässer als überregional ausstrahlendes Kanurevier über das Leitprodukt Rundtour(en) mit dem Ziel einer deutlichen Steigerung der kanutouristischen Nachfrage.

Teilziele

- Vermittlung des einzigartigen Landschaftserlebnisses Rhinluch
- Bewahrung der Landschaft durch einen naturverträglichen, gesteuerten Kanutourismus
- Qualifizierte an den Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer ausgerichteten Infrastrukturausbau für die gesamte Gewässerrunde
- Umfassende Vermittlung aller für die Tour relevanten Infos vor und während der Tour
- Optimales und auf Dauer angelegtes Zusammenspiel zwischen Gemeinde, Anbietern, Wasser- und Bodenverband, LUA und Naturschutz
- Offensive Vermarktung unter Dach Ruppiner Seenland mit einheitlichen Produktnamen

Positionierungsmerkmale

Die Profilierung am Markt und Abgrenzung von Wettbewerbern erfolgt über die folgenden Merkmale:

1. Hauptpositionierungsmerkmal Rundtourencharakter

- Ankommen dort, wo man losgefahren ist
- Entspannte Tour für zwei Tage, einen Tag für sportliche Paddler
- Drei Rundtourenmöglichkeiten

2. Besondere Landschaft Rhinluch

- Weite und ruhige Landschaft
- Störche und Kraniche

3. Besonders attraktiv für Familien und Kinder-Jugendgruppen

- Einfach zu befahren, keine Strömung
- Nicht überfüllt, kaum Motorbootverkehr
- Gute Übernachtungs- und Bademöglichkeiten



7. Handlungsprogramm

7.1 Infrastrukturkonzept

Um die angestrebten Ziele erreichen zu können, bedarf es einer infrastrukturellen Qualifizierung im räumlichen Gesamtzusammenhang und im Zusammenspiel der verschiedenen Standortfunktionen.

1. Ausweisung eines auf die Belange der Kanuten ausgerichteten Infrastrukturnetzes

- Kanueinstiegsstellen in möglichst allen Anrainerorten
- Kanurastplätze idealerweise alle 5 bis 8 km
- Biwakplätze verteilt entlang der Strecke

Die erforderlichen Ausstattungsmerkmale hängen von der Funktion des einzelnen Standortes ab (siehe Gliederungspunkt Anforderungen). Ein Standort kann nur eine der Funktionen erfüllen, aber auch alle drei Funktionen auf sich vereinen. Sofern ein WC am Standort errichtet werden muss, wird eine Komposttoilette vorgeschlagen. Ein solches abwasserloses Kompost-WC ist robust, umweltgerecht und hat den Vorteil eines geringen Unterhaltungsaufwandes.

Infrastrukturnetz	Standorte
Kanueinstiegsstelle	<ul style="list-style-type: none"> • Altfriesack am Kanucamp (vorhanden) • Wustrau am Einstieg Wustrauer Rhin (vorhanden) • Fehrbellin am Rathaus/Bibliothek (Neu) • Linum Hafen (vorhanden)
Kanurastplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Altfriesack Kanucamp (vorhanden, Qualifizierung notwendig) • Wustrauer Rhin Brücke Langen (Neu) • Fehrbellin Stadtpark (vorhanden, Qualifizierung notwendig) • Tarmower See (Standort vorhanden, Qualifizierung notwendig) • Schleuse Hakenberg (Standort vorhanden, Qualifizierung notwendig) • Linum Hafen (vorhanden) • Alter Rhin am Umschlagplatz oder am Kreuzungspunkt Alter Rhin/Bützhrin (Neu)



Biwakplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Altfriesack Kanucamp (vorhanden) • Fehrbellin Kanuverleih Stadtpark (vorhanden) • Tarmower See (in Planung, Bauantrag, priv. Eigentümer / Betreiber) • Linum Hafen (vorhanden)
------------	---

Tabelle 6: Zusammenfassung Infrastrukturnetz

2. Schaffung einer nutzergerechte Durchgängigkeit/Passierbarkeit an den Wehren durch die Schaffung von Ein- und Ausstiegsstellen

Um die Durchlässigkeit/Passierbarkeit eines Wehrs für Kanus herzustellen gibt es drei verschiedenen technische Möglichkeiten:

- Die Optimalvariante wäre die Schaffung von Bootsruutschen wie z.B. den Kanu-Fischpass in Fürstenberg. Dieses Modell hat den Vorteil, dass Kanutinnen und Kanuten, die vom Oberwasser kommen, das Wehr befahren können, ohne aussteigen zu müssen.
- Eine andere Möglichkeit sind Bootsgassen, die parallel am Wehr vorbeiführen und über die die Boote getreidelt werden können. Bei diesem Modell muss man aussteigen, aber nicht das Boot aus dem Wasser heben.
- Die einfachste, aber auch anstrengendste Variante sind Ein- und Ausstiegsstellen vor und nach dem Wehr über in der Regel einfache Steganlagen. Um dem Trageprozess zu erleichtern gibt es (wie am Wehr in Altfriesack) die Möglichkeit eines Transports des Kanus mit einem Schienenwagen.

Grundsätzlich sind Kanuruutschen oder Kanugassen attraktiver als das einfache Modell mit Ein- und Ausstiegsstellen. Die bauliche Realisierung einer solchen Infrastruktur ist zum einen aber aufgrund der Standortbedingungen nicht überall umsetzbar und zum anderen sehr aufwendig und teuer. Selbst bei einer möglichen Förderung wären die Kosten des Eigenanteils für die Gemeinde Fehrbellin nur schwer finanzierbar. Außerdem muss mit langwierigen Genehmigungsprozessen und Bauzeiten gerechnet werden. Vor diesem Hintergrund sollte das einfache, gleichwohl nutzergerechte Modell mit Ein- und Ausstiegsstellen favorisiert werden. Vor und hinter den Wehren ist jeweils eine Steganlage von mindestens 3,50 m Länge zu errichten, die es ermöglicht, dass Kanuten das Boot parallel zum Ufer aus dem Wasser heben können. Die möglichst kurze Umtragestrecke muss für eine einfache Begehung hergerichtet werden (Grünschnitt). Die vom Landesumweltamt (LUA) am Nebenarm der Schleuse Hakenberg errichteten Stege sind Referenzmodell für Ein- und Ausstiege an den Umtragestellen.



Abbildung 8: Kanueinstiegsstelle Nebenarm der Schleuse Hakenberg

Standorte	Maßnahmen
Wustrau Übergang Ruppiner See - Wustrauer Rhin	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung Steg am Neuruppiner See oder Errichtung Steganlage am Rastplatz etwa 100 Meter östlich • Einrichtung eines Kanuleihwagenverleihs in der Marina (ggf. Museum oder Laden im Umfeld) oder analog Praxisbeispiel Küstriner Bach mit großem Kanuwagen an der Mühle, der wie bei Radverleih Berlin mittels einer App freigeschaltet werden kann.
Fehrbellin Großes Wehr	Nutzergerechte Umtragesituation auf der Ostseite über Wehrgelände
Fehrbellin Wehr Stadtpark	Ein- und Ausstieg jeweils am Nordufer, östlich Wehr Bootsruksche, um Böschung zu überwinden
B-Graben	<ul style="list-style-type: none"> • Ausstieg Badesee • Rückbau Rohr • Aus- und Einstieg Ende B-Graben und Fehrbelliner Kanal

Tabelle 7: Zusammenfassung Optimierung Durchlässigkeit

3. Qualifizierung und Erweiterung der bestehenden Beschilderung

Die vom Naturpark Stechlin – Ruppiner Land aufgestellten Infotafeln (siehe Fotobeispiel unten) sind an allen Kanueinstiegsstellen, Kanurastplätzen und Biwakstellen aufzustellen.

- An den Standorten, an den bereits eine Infotafel steht, sind Karten und Informationen zu aktualisieren: Einstiegsstelle Wustrauer Rhin, Ausstiegsstelle großes Wehr Fehrbellin, Tarmower See, Schleuse Hakenberg, Hafen Linum
- Die Infotafeln in Altfriesack am Wehr und am Ruppiner See sind mit einem veränderten Kartenausschnitt zu bestücken (Rhinluch)
- Neue Infotafeln sind erforderlich in Altfriesack Kanucamp, Kanurastplatz Wustrauer Rhin, Einstiegsstelle Stadtpark Fehrbellin, Kanurastplatz Umschlagplatz Alter Rhin



Abbildung 9: Beispiel Infotafel

Alle Rast- und Biwakplätze sind darüber hinaus mit einem „Gelbe-Welle“-Schild zu versehen, so dass wasserseitig gut zu erkennen ist, dass man hier Willkommen ist. Die „Gelbe-Welle“ für Kanus findet sich mittlerweile 150 mal bundesweit in vielen etablierten Kanurevierern wie Weser, Mosel, Main, Lauenburgische Seen. Rechteinhaber und Lizenzgeber ist der Deutsche Tourismusverband.







Auf der folgenden Karte ist das Infrastrukturkonzept im räumlichen Zusammenhang abgebildet.



Abbildung 10: Infrastrukturkonzept



7.2 Standortentwicklungsprogramm

Übergang Ruppiner See zum Wustrauer Rhin	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung vorhandene Steganlage Ruppiner See (Foto links) auf mindestens 3,50 Meter. • Maximalvariante Schienenstrecke mit Kanuwagen analog Wehr Altfriesack. Aufgrund der sehr hohen Umsetzungskosten sollte als pragmatische, finanzierbare Lösungsvariante aber die Bereitstellung von Kanuwagen gegen Gebühr und mit Pfandhinterlegung vorzugsweise im nahegelegenen Sportboothafen (ggf. auch im Museum vorstellbar) vorgezogen werden. • Deutliche Ausschilderung Tragestrecke am Ausstieg Ruppiner See (Steganlage) mit Hinweis auf die Möglichkeit des Kanuwagensausleihs im nahen Hafen. Die etwa 200 Meter nördlich stehende Infotafel des Naturparks mit Gewässerkarte sollte zum Anlegepunkt verlegt werden, da nur dort Nutzen für Kanuten. • Aufgrund der hohen touristischen Attraktivität des Ortes zusätzlich wasserseitige Erschließung des Schlosses durch Kanusteg und für die Fahrgastschiffahrt wünschenswert.
Eigentumssituation	Eigentümer Steganlage Gemeinde Fehrbellin
Naturschutzrechtliche Restriktionen	keine
Andere Genehmigungen / Abstimmungen	Ggf. (wenn keine Instandhaltung / Ersatzneubau) wasserrechtliche Genehmigung, zusätzliche Hinweisschilder an der Landesstraße und ggf. Gemeindestraße
	

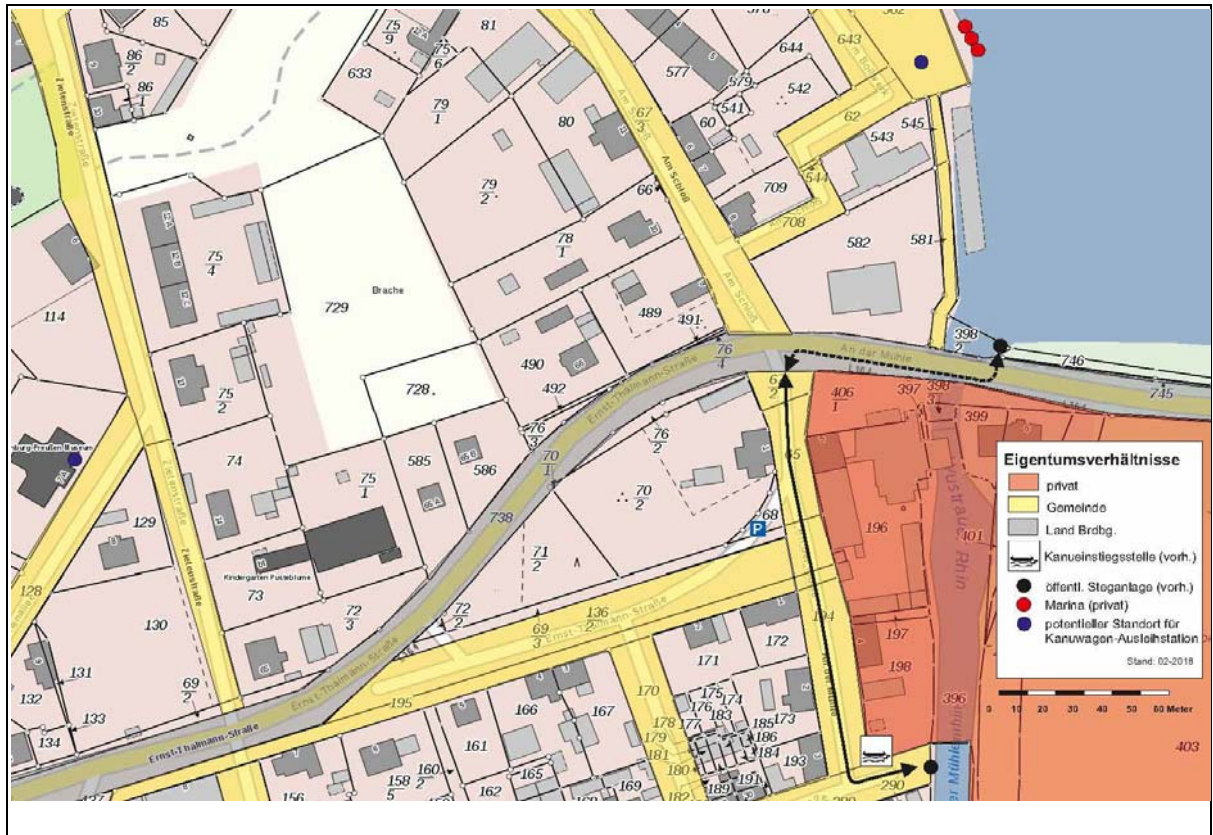


Abbildung 11 Standortkarte Wustrau

Kanurastplatz Langener Brücke am Wustrauer Rhin	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung einer Steganlage vorzugsweise auf Fläche 2 odere 3 zwischen Rhin und Rhingraben • Errichtung eines Kanurastplatzes mit überdachter Bank-Tischkombination, WC und Infotafel
Eigentumssituation	privat
Naturschutzrechtliche Restriktionen	Uferbereiche FFH-Gebiet, außerdem SPA-Gebiet
Andere Genehmigungen / Abstimmungen	Wasserrechtliche Genehmigung , artenschutzrechtlicher Fachbeitrag sowie Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung erforderlich

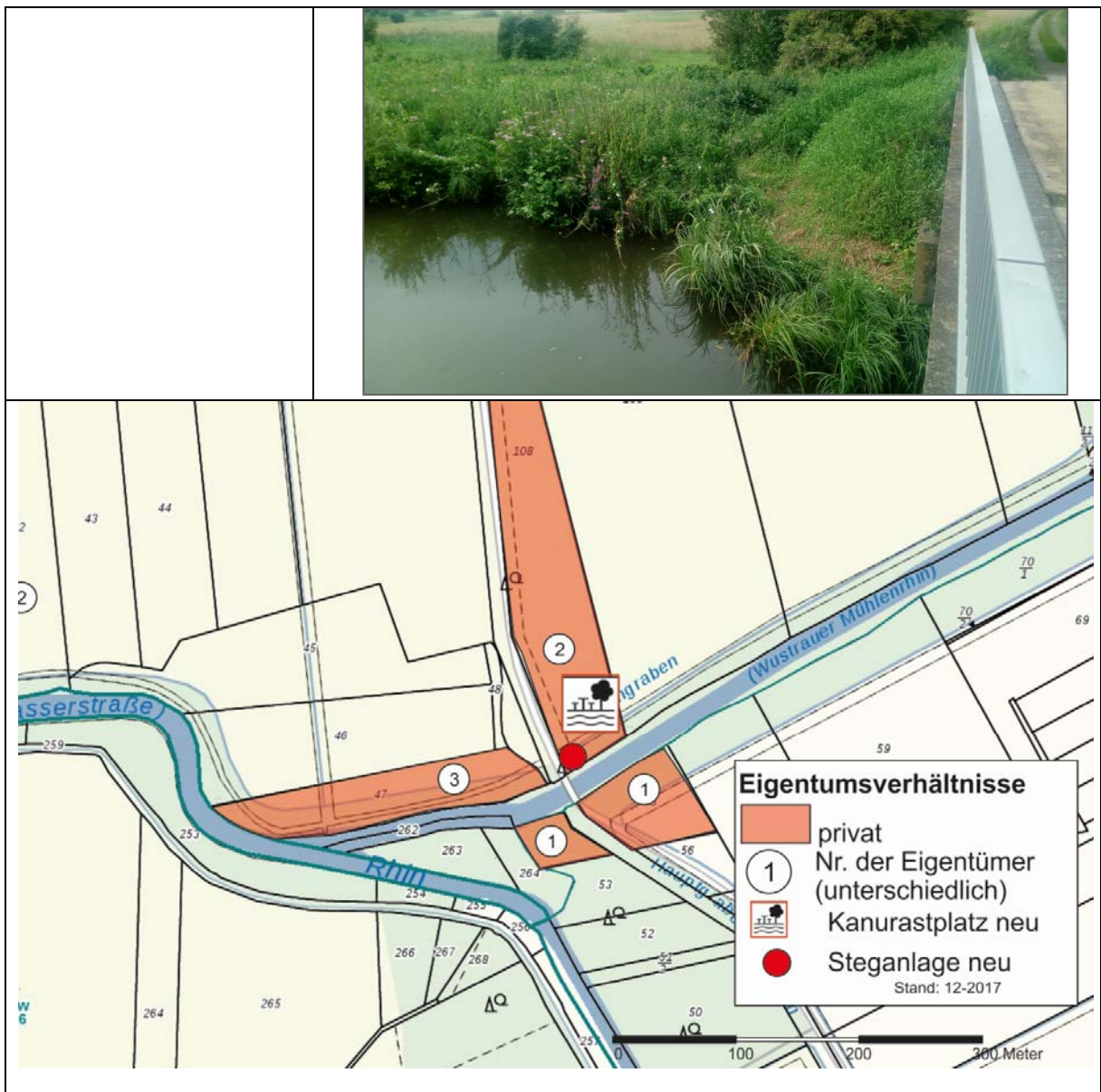


Abbildung 12: Standortkarte Langener Brücke



Großes Wehr Fehrbellin	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Neuerrichtung jeweils einer Steganlage vor und nach Wehr Ostseite • Herrichtung eines Weges unter Verlegung des Wehr-Zauns
Eigentumssituation	Gemeinde Fehrbellin und Land
Naturschutzrechtliche Restriktionen	FFH-Gebiet
Andere Genehmigungen / Abstimmungen	Wasserrechtliche Genehmigung
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
	

Abbildung 13: Standortkarte Großes Wehr Fehrbellin (Arche 19)



Abbildung 14: Standortkarte Wehr Stadtpark Fehrbellin



Kanurast- und Biwakplatz Tarmower See ⁷	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Errichtung einer Steganlage Errichtung einer Kanuschleppe inkl. einer Treppe zur Überwindung der steilen Böschung (siehe rechtes Foto). Aufstellen überdachter Tisch-Bank-Kombination und WC
Eigentumssituation	Gemeinde Fehrbellin
Naturschutzrechtliche Restriktionen	Uferstreifen B-Graben ist FFH-Gebiet und SPA-Gebiet Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag sowie Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung erforderlich
Andere Genehmigungen / Abstimmungen	Wasserrechtliche Genehmigung für Steganlage und ggf. Bauantrag für Biwakplatz

Abbildung 15: Standortkarte B-Graben/Tarmower See

⁷ nur für den Fall, dass das private Vorhaben nicht realisiert wird



B-Graben mit Übergang zum Fehrbelliner Kanal	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung jeweils einer Steganlage B-Graben (rechtes Foto) und Fehrbelliner Kanal (linkes Foto) • Erhöhung des Rohrs zur Unterfahrung für Kanuten
Eigentumssituation	Gemeinde Fehrbellin
Naturschutzrechtliche Restriktionen	NSG und FFH-Gebiet, B-Graben ist auch unter naturschutzfachlichen Gründen geeigneter für die Befahrung als Alter Rhin
Andere Genehmigungen / Abstimmungen	Wasserrechtliche Genehmigung für Steganlagen
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
	

Abbildung 16: Standortkarte B-Graben Übergang zum Fehrbelliner Kanal





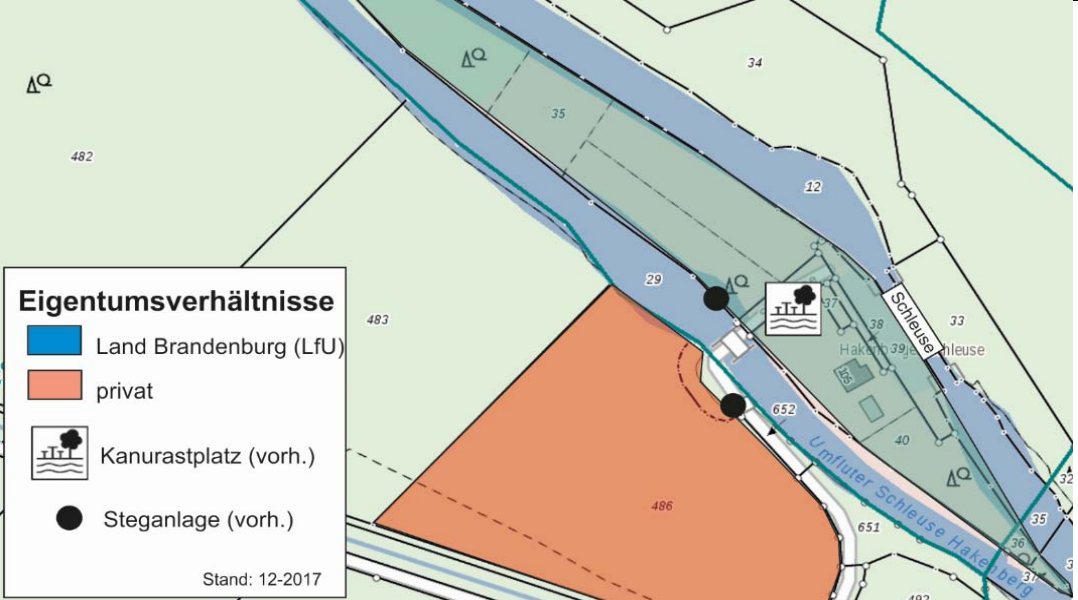
Kanurastplatz Schleuse Hakenberg	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung einer überdachten Bank-Tisch-Kombination an Wehrumtragestrecke Nahe Infotafel • Deutlicher Hinweise auf vorhandene WC Anlage (wo Schlüssel)
Eigentumssituation	Land Brandenburg / Gemeinde Fehrbellin
Naturschutzrechtliche Restriktionen	Umgebung Schleuse: NSG und FFH-Gebiet, aber Insellage der Schleusenanlage ist ausgenommen
Andere Genehmigungen / Abstimmungen	Prüfung, ob wasserrechtliche Genehmigung für bestehende Steganlagen vorliegt
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
	

Abbildung 17: Standortkarte Schleuse Hakenberg



Kanurastplatz Umschlagplatz Alter Rhin	
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung einer Steganlage • Errichtung überdachte Bank-Tisch-Kombination, WC und Infotafel
Eigentumssituation	Land Brandenburg
Naturschutzrechtliche Restriktionen	Naturschutzgebiet, FFH-Gebiet und SPA-Gebiet
Andere Genehmigungen / Abstimmungen	wasserrechtliche Genehmigung

Abbildung 18: Standortkarte Kanurastplatz Umschlagplatz Alter Rhin



7.3 Unterhaltung der Infrastruktur

Die Unterhaltung der Infrastruktur liegt dauerhaft in der Verantwortung der Gemeinde. Der Unterhaltungsaufwand ist aber überschaubar:

Gewässerunterhaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. zusätzliche Krautungen zur Sicherung der Befahrbarkeit (der WBV ist nur für den schadlosen Wasserabfluss zuständig)
Kanurastplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherungspflicht der Anlage – regelmäßige vor Ort Prüfung (ein- bis zweimal jährlich) • regelmäßige Pflege (Grünschnitt, Müllentsorgung) • Reinigung und Wartung sanitärer Anlagen • Beseitigung von Vandalismusschäden
Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Überprüfung und ggf. Beseitigung von Vandalismusschäden
Biwakplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Private Betreuung (ggf. Tarmower See wenn private Planung nicht realisiert wird)

Tabelle 8: Unterhaltungsaufwand

Für die Aufgabenwahrnehmung sollte die Gemeinde im Rahmen eines Dienstleistungsauftrags die bestehenden Kompetenzen des Wasser- und Bodenverbands nutzen (Einholung eines Angebots). Dieser hat anders als der kommunale Bauhof das Know-how und die entsprechenden Gerätschaften. Außerdem ist der Verband ohnehin für die Gewässerunterhaltung zuständig, d. h. er kann die Unterhaltung der wassertouristischen Infrastruktur im Rahmen der Gewässerunterhaltung mit vgl. geringem Mehraufwand leisten.



7.4 Einschätzung der Investitionskosten

Für den nachfolgenden Kostenrahmen wurden folgende Grundlagen herangezogen:

- Kostenfeststellungen von vergleichbaren, bereits umgesetzten Maßnahmen, zuzüglich eines konjunktur- und zeitlich bedingten Zuschlages (z.B. Bau von Steganlagen)
- Erfahrungswerte wassertouristischer Projekte (Langer Trödel, Schleuse Friedenthal)
- Preisanfragen beim Hersteller

Maßnahme	Anz.	EP	GP
Wustrau			
• Verbreiterung vorhandene Steganlage	1,0	7.000,00 €	7.000,00 €
• Anschaffung mobile Kanuwagen	5	100,00 €	500,00 €
Kanurastplatz Brücke Langen			
• Neubau Steganlage	1,0	7.000,00 €	7.000,00 €
• Anschaffung Tische und Bänke mit Überdachung	1,0	2.000,00 €	2.000,00 €
• Anschaffung Komposttoilette mit Häuschen	1,0	4.000,00 €	4.000,00 €
• Bodenmodellierungen	psch.	4.000,00 €	4.000,00 €
• Anpflanzungen, Befestigungen	psch.	3.000,00 €	3.000,00 €
Umtragestelle Wehr Arche 19			
• Neubau Steganlage	2,0	7.000,00 €	14.000,00 €
• Verlegung Zaun	psch.	3.000,00 €	3.000,00 €
Umtragestelle Wehr Stadtpark			
• Neubau Steganlage	2,0	7.000,00 €	14.000,00 €
• Bau einer Kanurutsche inkl. Treppe	psch.	10.000,00 €	10.000,00 €
• Bodenmodellierungen	psch.	5.000,00 €	5.000,00 €
Biwakplatz Badeseesee Tarmow (nur relevant, wenn priv. Invest. nicht realisiert wird)			
• Neubau Steganlage	1,0	7.000,00 €	7.000,00 €
• Bau einer Kanurutsche inkl. Treppe	psch.	10.000,00 €	10.000,00 €
• Bodenmodellierungen	psch.	5.000,00 €	5.000,00 €
• Anpflanzungen	psch.	5.000,00 €	5.000,00 €
• Austausch Dixi mit Komposttoilette	1,0	4.000,00 €	4.000,00 €
• Anschaffung Tische und Bänke mit Überdachung	2,0	2.000,00 €	4.000,00 €



Umtragestelle B-Graben Fehrbelliner Kanal			
• Neubau Steganlage	1,0	5.000,00 €	5.000,00 €
• Bodenmodellierungen	psch.	2.000,00 €	2.000,00 €
Kanurastplatz Schleuse Hakenberg			
• Überdachte Tisch/Bank-Situation	1,0	2.000,00 €	2.000,00 €
Kanurastplatz Umschlagstelle			
• Neubau Steganlage	1,0	7.000,00 €	7.000,00 €
• Bodenmodellierungen	psch.	3.000,00 €	3.000,00 €
• Anpflanzungen	psch.	5.000,00 €	5.000,00 €
• Anschaffung Tische und Bänke mit Überdachung	1,0	2.000,00 €	2.000,00 €
• Anschaffung Komposttoilette	1,0	4.000,00 €	4.000,00 €
Planungskosten (Kostengruppe 700)			
• FFH-Vorprüfung für 7 Maßnahmenstandorte	psch.	15.000,00 €	15.000,00 €
• Stat. Berechnungen für Steganlagen und Treppenschleppe im Zuge der wasserrechtlichen Genehmigungen	psch.	2.000,00 €	2.000,00 €
• Layout und Text Info-Tafeln	psch.	2.000,00 €	2.000,00 €
• Projektsteuerung Umsetzungsprozess/Förderung wenn extern	psch.	10.000,00 €	10.000,00 €
Sonstige Kosten (übergreifend)			
• Up-date Karte bestehende Info-Tafeln	6	300,00 €	1.800,00 €
• Landseitige Beschilderungen Ein- u. Ausstiegsstellen	4	500,00 €	2.000,00 €
• Neue Info-Tafeln (Kanurastplätze Langener Brücke, Umschlagsplatz, Kanucamp Altfriesack und Kanueinstiegsstelle Fehrbellin)	4,0	1.500,00 €	6.000,00 €
Gesamtkosten netto			177.300,00 €
19% MwSt.			33.687,00 €
Gesamtkosten brutto			210.987,00 €
davon möglicher Förderung gerundet (80%)		gerundet	168.500,00 €
davon Eigenanteil gerundet (20%)			42.487,00 €

Tabelle 9: Kostenrahmen⁸



7.1 Finanzierung-Förderfähigkeit

Die zur Entwicklung des Rhinluchs zu einem attraktiven Kanurevier erforderlichen Maßnahmen sind aus dem GRW-I Förderprogramm zu großen Teilen förderfähig. Fördermittelgeber ist das Land Brandenburg. Unter den vorgenannten Bedingungen bestehen gute Chancen für eine positive Entscheidung der ILB bzw. der einzubindenden Förderausschüsse. Die Förderquoten betragen 60 bis 80 %, (ggf. auch bis zu 90 %) der förderfähigen Kosten. Grunderwerbskosten sind genauso wie Eigenleistungen (z.B. durch den Bauhof) nicht förderfähig. Alle zur Förderung einzureichenden Leistungen müssen ausgeschrieben werden. Planungskosten werden bis max. 15 % der Gesamtkosten bezuschusst. Die Maßnahmen sind aber nur als Gesamtmaßnahme förderfähig, da die Einzelmaßnahmen unter die „Bagatellgrenze“ fallen würde. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen fallen unter den Pkt. 2.2. der zurzeit gültigen Förderrichtlinie. Die Antragstellung erfolgt bei der ILB.

Phase Antragstellung

Dem Antrag sind spezielle folgende Unterlagen beizufügen:

- Machbarkeitsstudie mit Marktanalyse als Nachweis der Sinnhaftigkeit der Maßnahmen
- Genehmigungsfähige Planunterlagen, wenn vorhanden bereits erteilte Genehmigungen
- Nachweis Verfügbarkeit der betroffenen Grundstücke (ggf. langfristige Nutzungsverträge)
- Kostenschätzung und Nachweis der Eigenmittel (Haushaltsbeschlüsse)
- Stellungnahmen der Nachbarkommunen Neuruppin und Kremmen, dass die Maßnahmen Teil einer regionalen Entwicklungsstrategie sind, die in Verbindung mit weiteren konkreten Maßnahmen der Nachbarkommunen umgesetzt wird.
- Nachweis, dass auch der Unterhalt der Anlagen gesichert und finanziert ist (Entwürfe für Dienstleistungsverträge und Wartungsverträge)
- Nachweis der Mitgliedschaft in der WIN AG und Einbindung der regionalen Strategie „Kanutourismus“ in das Gesamtwassertourismuskonzept.

Phase nach Bewilligungsbescheid

- Nach Bewilligungsbescheid: Durchführung der Ausschreibungen und Vergabe
- Dokumentation der Planerverträge inkl. Ausschreibungs- und Vergabevermerke
- Fördermittelabrufe

Bauphase

- Betreuung der Bauleistungen (Örtliche Bauüberwachung, Bauherrenaufgaben)
- Dokumentation der Bauverträge inkl. Ausschreibungs- und Vergabevermerke
- Fördermittelabrufe

Phase Endverwendungsnachweis

- Erstellung der Unterlagen für den Verwendungsnachweis



7.2 Maßnahmen zur Vermarktung

Für eine offensive Vermarktung bedarf es zunächst der Umsetzung des Infrastrukturkonzepts. Trotzdem sollte auch bereits für 2018 die aktuelle Bewerbung qualitativ optimiert werden.

Da die Vermarktung aktuell unter verschiedenen Titeln stattfindet, ist es erforderlich zunächst einen künftig **einheitlich von allen zu verwendenden Produktnamen** festzulegen. Dabei sollte das Besondere möglichst bereits im Produktnamen zum Ausdruck kommen, respektive der Rundtourecharakter. Dem Rechnung tragend, sollte die Vermarktung künftig unter dem Produktnamen **Rhinluch-Runde** erfolgen. Damit wird das Alleinstellungsmerkmal sofort erkennbar. Der neue Name ist im Internetauftritt der Gemeinde Fehrbellin ab sofort zu verwenden sowie auch durch die Vermarktungspartner Tourismusverband Ruppiner Seenland und Tourismusmarketing Brandenburg im Zusammenhang mit der Tourenvorstellung und durch alle Kanuanbieter, die die Rundtour kommunizieren. Die Gemeinde sollte die Rechte für die Domain beantragen. Solange die Infrastruktursituation in Fehrbellin noch nicht nutzergerecht ist, kann ausschließlich die Mittlere Runde über Fehrbelliner Kanal kommuniziert werden.

Aufgaben der Gemeinde: Nach Herstellung der vollständigen Vermarktungsfähigkeit ist durch die Gemeinde in Abstimmung mit dem TV Ruppiner Seenland ein neuer Flyer mit einer informativen Tourenbeschreibung aufzulegen, indem alle drei Rundtourenmöglichkeiten sowie die hohe Kinder-Familienfreundlichkeit herausgestellt werden und die Rundtoure mit allen Infrastrukturstandorten kartografisch abgebildet sind. Der vorhandene Flyer kann bis dahin noch weiter defensiv verteilt werden. Wichtig ist es, das auf der gemeindlichen Internetseite die aktuelle Vorstellung der Tour überarbeitet und an den aktuellen Sachstand angepasst wird. Die Tourenbeschreibung sollte so informativ sein, dass Paddler alle wichtigen Informationen für eine Befahrung dort ersehen werden können (siehe Anlage). Außerdem sollte eine Kartenskizze abgebildet werden (Karte aus der Wassertourismusbrochure des TV Ruppiner Seenland).

Wenn dann die volle Vermarktungsfähigkeit hergestellt ist, sollte durch die Gemeinde für die Rhinluch-Runde ein informativer Internetauftritt unter der Domain www.Rhinluch-Runde.de entwickelt und betrieben werden. Die Seiten bilden die Informationsgrundlage für die Kommunikation durch Dritte (Anbieter, Tourismusorganisationen, Kanuportale). Es ist vor diesem Hintergrund ausgesprochen wichtig, den Auftritt kontinuierlich zu pflegen und bei Veränderungen zu aktualisieren.



Aufgaben Partner: Für die (über)regionale touristische Vermarktung sind die vom TV Ruppiner Seenland und der Tourismusmarketing Brandenburg bereitgestellten Kommunikationskanäle von höherer Relevanz. Vor diesem Hintergrund sollten folgende Optimierungsschritte durchgeführt werden:

- Bei einer Neuauflage der Kanubroschüre „Wassersportrevier Oder-Havel“ sind neben der Änderung des Titels auch die Karte und die Beschreibung zu überarbeiten. Die räumliche Darstellung ist auf die Rundtour ohne Kremmen zu begrenzen (Verbindung mit Kremmen ist kanutouristisch kaum relevant). Wichtig ist die Herausstellung des Biwakplatzes in Altfriesack und das Wehr Ruppiner See/Wustrauer Rhin sowie den Amtmannkanal nach Linum. Für Altfriesack sollte auch die Verbindung über das Wehr mit Bootswagen benannt werden. Außerdem ist die falsche Distanzangabe Abstecher Linum zu korrigieren (nicht sechs, sondern 2,5 Kilometer). Die Tourenvorstellung im Internetauftritt unter www.ruppiner-reiseland.de/wasser-entdecken/wasser/anbieter/preussische-zeiten.html ist ebenfalls analog der Vorstellung im Printprodukt zu präsentieren.
- Im Internetauftritt von Reiseland Brandenburg sollte die Rhinluch-Runde anstelle der dort aktuell vorgestellten Storchentour (www.reiseland-brandenburg.de/poi/ruppiner-seenland/kanutouren/storchentour-zwischen-linum-und-kremmen) präsentiert werden. Der Text ist der TMB durch die Gemeinde zuzuarbeiten.
- Aktualisierung der beiden wichtigsten Wasserwanderkarten vom Kompass Verlag und Jübermann Verlag in der nächsten Auflage (Info durch Gemeinde).
 - Kompass: Biwakplatz im Hafen Linum angeben, Umsetzanlage an Schleuse Hakenberg ist realisiert, Hinweis auf Umtragestrecke Wustrau.
 - Jübermann: Idealerweise innerhalb der Runde Produktnamen platzieren. Nur Mittlere Runde abbilden solange Situation in Fehrbellin noch nicht nutzergerecht ist (aktuelle Darstellung ist zum Teil falsch v.a. letzte Strecke zum Fehrbelliner Kanal). Ergänzung Biwakplatz Hafen Linum, Amtmannkanal mit Entfernung nennen, neue Ausschnittsvergrößerung Altfriesack mit Wehr und Schienenstrecke.



8. Weitere Vorgehensweise

Zeitliche Zielstellung:

- Nach Abnahme des Konzepts durch den Auftraggeber Übermittlung des Konzepts schnellst möglichst an den Landkreis OPR/Untere Naturschutzbehörde für offizielle Stellungnahme.
- Erstellung der Unterlagen für eine wasserrechtliche Genehmigung, ggf. Beauftragung der Erarbeitung einer Verträglichkeitsuntersuchung (1. Halbjahr 2018)
- Abstimmung mit Nachbargemeinden (wichtig für Förderantrag um Konkurrenzsituationen auszuschließen).
- Erstellung/Abgabe eines Förderantrages, in dem alle Einzelmaßnahmen als Gesamtmaßnahme zusammengefasst im ersten Halbjahr 2018, vorher Schaffung einer entsprechenden politischen Beschlusslage
- Bewilligung Förderantrag (2. Halbjahr 2018) und Ausschreibung der Bauleistungen
- Bauliche Realisierung der Standorte idealerweise bis zur Saison 2019. Wenn nicht alles möglich, dann höchste Priorität für die beiden Wehre Fehrbellin, Umtragesituation B-Graben zum Fehrbelliner Kanal und Rastplatz Alter Rhin Umschlageplatz.

Klärungsbedarf

- Entscheidungsfindung Wegevarianten Ruppiner See zum Wustrauer Rhin (westliche oder östliche Variante).
- Entscheidungsfindung/ Flächenauswahl Kanurastplatz Wustrauer Rhin
- Entscheidungsfindung finaler Standort Kanurastplatz am Alten Rhin