



## PRESSEINFORMATION

### Projekt

Wiedereröffnung der Südstrecke des Werbellinkanals von WbG km 0,0 bis km 2,73

### Informationen



In ihrer Ausgabe vom 04.01.2007 berichtet die Märkische Oderzeitung über die Bewilligung von rd. 270.000 Euro aus EU-Mitteln für die bauplanerische Vorbereitung der Wiedereröffnung der Südstrecke des Werbellinkanals.

Nach der Wiederinbetriebnahme der Schleuse Templin im Jahr 2005, durch die das 599 ha große Templiner Seenkreuz wieder an das Wasserstraßennetz angeschlossen wurde, nimmt damit nun ein weiteres wichtiges wassertouristisches Entwicklungsprojekt in Nordostbrandenburg konkrete Konturen an.

Der Werbellinsee und der Werbellinkanal nördlich des Oder-Havel-Kanals (WbG km 3,15 – 20,0) tragen noch den Status einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraße des Bundes (Bundeswasserstraße). Der südlich des Oder-Havel-Kanals gelegene (offene) Teil des Werbellinkanals von WbG km 2,73 – 3,15 zählt dagegen zu den sonstigen Binnenwasserstraßen des Bundes. Der übrige Streckenabschnitt zwischen km 0,0 und 2,73 steht nicht im Eigentum des Bundes. Vorhabensträger für die Wiedereröffnung dieser Teilstrecke ist daher die [Gemeinde Marienwerder](#). Oberhalb der Schleuse Ruhlsdorf ist noch der ehemalige Abzweig des Werbellinkanals vom Finowkanal erhalten geblieben. Der überwiegende Teil der Strecke von km 0,0 bis 2,73 ist jedoch derzeit verschüttet und soll nun wieder geöffnet werden.

### Die Werbelliner Gewässer

Die Geschichte der Werbelliner Gewässer ist eng verbunden mit dem Finowkanal. Bereits im Jahr 1766 wurde der Werbellinkanal gebaut, um den Werbellinsee mit dem Finowkanal zu verbinden. Durch die Überleitung von Wasser aus dem Werbellinsee, sollte der rasch steigende Schleusenwasserbedarf für den sich dynamisch entwickelnden Verkehr auf dem Finowkanal gedeckt werden. Eine Hoffnung, die sich nicht erfüllte. Die Niederschläge und der Oberflächen- und Grundwasserzufluss am Werbellinsee sind zu gering um eine für die Verkehrswasserwirtschaft wirkungsvolle Abflussspende zu garantieren. Daher musste der Wasserbedarf für die Wasserstraße weiter, nahezu vollständig, durch die Überleitung von Wasser aus dem Haveleinzugsgebiet gedeckt werden (erst über den Voßgraben, später über den



Voßkanal). Ein Sachverhalt, der maßgeblich mitverantwortlich dafür war, dass sich die Reichswasserstraßenverwaltung in den 1920-er Jahren dafür entschied, in Niederfinow ein wassersparendes Schiffshebwerk zu errichten.

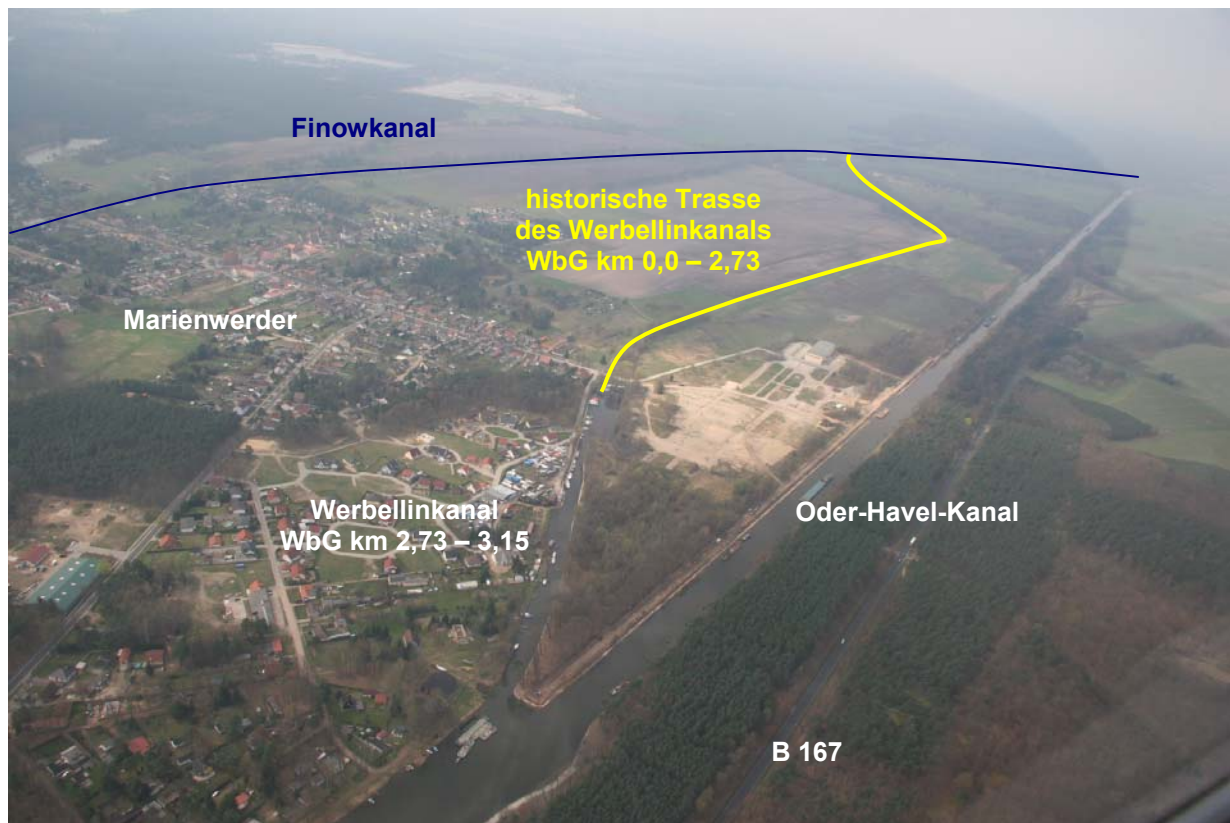
Der Werbellinkanal mündete zunächst in die Haltung Ruhlsdorf am Finowkanal. Im Zuge des Baus der Groß-Schifffahrtsweges Berlin-Stettin erfolgte die Anbindung an den neuen Oder-Havel-Kanal bei Marienwerder. Die ersten 3 km des Kanals, nördlich Ruhlsdorf bis Marienwerder, wurden danach nicht mehr benötigt, überwiegend verfüllt und seitdem durch die Landwirtschaft genutzt. Die verbleibenden rd. 7 km des Werbellinkanals stellen heute ein besonderes Refugium für den Schutz von Fischottern und Bibern dar. Der über den Werbellinkanal zu erreichende Werbellinsee, gehört mit über 10 km Länge, 7,86 km<sup>2</sup> Wasserfläche und bis zu 60 m Wassertiefe zu den größten und schönsten Seen Brandenburgs.

Für die Berufsschifffahrt spielen die Werbelliner Gewässer schon seit dem Ende der gewerblichen Holzflößerei keine Rolle mehr. Mit hervorragenden Randbedingungen, wie z.B. der Verkehrsanbindung mit Autobahn- und Regionalbahnanschluss, hat der Wassertourismus in diesem Revier dagegen noch erhebliche Entwicklungspotentiale. Die an den Schleusen der Werbelliner Gewässer zuletzt knapp 5.000 geschleusten Sportboote pro Jahr werden dem touristischen Potential des Werbellinsees nicht gerecht. Vergleichbare Reviere (z.B. die Lychener Gewässer) verzeichnen bis zu vier mal soviel Wasserfahrzeuge.

So gehört es denn auch zu den wichtigen Zielen der [Wassertourismus-Initiative-Nordbrandenburg \(WIN\)](#), die Werbelliner Gewässer besser mit dem Finowkanal, der Oberen-Havel-Wasserstraße und den Ruppiner Gewässern zu vernetzen. Neben der Wiederinbetriebnahme des Langen Trödels (außer Betrieb befindliche Nordstrecke des Finowkanals) hält die WIN auch die Option auf die Wiedereröffnung der verschütteten Südstrecke des Werbellinkanals.

In der WIN haben sich die Landkreise Barnim, Oberhavel und Ostprignitz-Ruppin, sowie die Städte Oranienburg, Neuruppin, Eberswalde und Templin zusammengeschlossen. Ziel der WIN ist es, die Region Nordbrandenburg, durch die Reaktivierung alter Wasserstraßen und eine bessere Vernetzung der touristischen Angebote, zu einer der führenden (Binnen-)Wassertourismusregionen in Europa zu machen. In einer Region mit mehr als 20%-iger Arbeitslosigkeit sollen dadurch, unter anderem, bis zu 550 neue Arbeitsplätze entstehen. Durch die Anbindung des Finowkanals und der Werbelliner Gewässer an das Netz der führerscheinfrei zu befahrenden Wasserstraßen, soll die internationale Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Wassertourismusreviers im erweiterten Grenzgebiet zwischen Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern weiter gestärkt werden. Eine Erreichbarkeit des Reviers ist für Nutzer ohne Sportbootführerschein derzeit nicht gegeben, da für den Oder-Havel-Kanal als verkehrsreiche Bundeswasserstraße eine Führerscheinplicht besteht.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, als Eigentümerin des in Betrieb befindlichen Teils der Werbelliner Gewässer, unterstützt die WIN mit einem Bündel von Maßnahmen zur Instandsetzung der vorhandenen Infrastruktur. Neben der Modernisierung der Schleusen [Rosenbeck](#) und [Eichhorst](#) gehören dazu auch die Modernisierung der Sportbootwartestellen und eine Instandsetzung der Ufereinfassungen.



26.04.2006 – Luftbild Kreuzung Oder-Havel-Kanal mit Werbellinkanal



04.08.2005 – Marina Marienwerder an der Kreuzung Oder-Havel- / Werbellinkanal



05.12.2006 – grundlegende Uferinstandsetzung bei WbG km 4,0