Eine Vision für den Finowkanal 2035

Unter Verwendung der Methode des Storytelling webt der Autor seine Erkundungen in den Wasserregionen Europas, Asiens und den USA auf der Grundlage seiner beruflichen Praxis als Industrial Designer, den Kenntnissen digitaler Technologien und seinen Erfahrungen als ehrenamtlicher Schleusenwärter zum Bild einer Zukunft für den ältesten Wasserweg Deutschlands, der mit neuen Schleusen und Managementstrukturen zu einer attraktiven, nachhaltig orientierten Wassertourismusregion entwickelt wird.

Hartmut Ginnow-Merkert

1 Vision 2035

1.1 Personas

Für die Vermittlung seiner Vision bedient sich der Autor einer Methode aus der industriellen Praxis. In diesem Szenario - einem von vielen möglichen - illustrieren die (fiktiven) Personas Ben und Tina einen plausiblen Zeitpunkt in der nahen Zukunft. Die Protagonisten arbeiten als IT-Spezialisten in ihrer gemeinsamen kleinen Wohnung in einer angesagten Gegend der Hauptstadt. Beide sind Mitte bis Ende zwanzig, planen noch keine Erweiterung der Familie und verzichten bewusst auf den Besitz eines eigenen Autos. Die lange Zeit vor dem Computerbildschirm und die relative Enge der Wohnung, zugleich Homeoffice, verlangen nach Abwechslung. Die Zeit bis zum großen Jahresurlaub überbrücken die beiden mit Kurzausflügen in die nahe Umgebung. Eine ökologische Grundhaltung gehört zum Selbstverständnis. Außer für die hochwertigen Fahrräder, eine komfortable Wohnungsausstattung und Restaurantbesuche gibt es wenig Gelegenheit zum Geld ausgeben. Sparen müssen die beiden nicht, wenn sie sich mit ihren Rädern auf eine Kurzreise ins Umland begeben.

1.2 Szenario

Die Stadt Berlin ist im Jahr 2035 nicht wiederzuerkennen. Viel wurde inzwischen für den Ausbau einer ökologisch orientierten und fahrradfreundlichen Infrastruktur getan. Der Öffentliche Nahverkehr funktioniert besser und sauberer als in der Vergangenheit des Jahres 2022; Kurzausflüge ins nahe Umfeld unter Nutzung einer Kombination verschiedener und nachhaltig positionierter Verkehrsmittel sind längst Usus. Auch im Finowtal hat sich viel getan. Die einstmals desaströse Situation in den Bereichen Gastronomie und Dienstleistung im Land Brandenburg ist einer zeitgemäßen Wahrnehmung und deren entsprechender Umsetzung gewichen.

Während industrielle Arbeitsplätze veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in die jeweils günstigere Region folgen, sind Arbeitsplätze im Wassertourismus ortsgebunden, d. h. sie lassen sich nicht verlagern. Wirtschaftliche Entwicklung entsteht jedoch nicht von selbst. Es genügt nicht, einen historischen Wasserweg schiffbar zu erhalten. Menschen suchen Erlebnis, Abwechslung, emotionale Befriedigung. Eine Region, deren Anstrengung solches erkennt und umsetzt, hat den Übergang in ein neues Zeitalter geschafft. Der historische Finowkanal (**Bild 1**), einst Lebensader einer Pionierregion der deutschen Industrialisierung, bietet die Voraussetzungen hierzu. Mit ihrer komfortablen Anbindung an die Hauptstadt und an das größte Freizeit-Wasserrevier Deutschlands, mit ihrer internationalen Ausrichtung und ihrem Programm zur kontinuierlichen Weiterentwicklung bietet die Region alle Voraussetzungen für wirtschaftlichen Erfolg. Man muss es nur wollen. Und tun [1].

Kompakt

- Der mehr als 400 Jahre alte und damit älteste noch schiffbare, von Menschen geschaffene Wasserweg Deutschlands erhielt eine neue Managementstruktur für die Erneuerung und das Management seiner zwölf historischen Schleusen.
- Die wassertouristische Infrastruktur bedarf dringend einer Neuorientierung.

2 Eine Hausbootreise im Jahr 2035

Ben und Tina sind neugierig. Der heutige Tourenvorschlag ihrer Outdoor-App verweist auf einen historischen Wasserweg unweit

© Ginnow-Merkert

Bild 1: Unterhaupt der alten Leesenbrück Schleuse aus dem Jahr 1878

der Hauptstadt, von dem sie noch nie gehört haben. Dabei liegt der Finowkanal kaum 40 km von ihrer Wohnung im Norden der Stadt entfernt. Sie buchen die Reise als Komplettpaket und freuen sich auf das Erlebnis am folgenden verlängerten Wochenende.

Erster Tag: Berlin - Liebenwalde - Finow

Wer zum ersten Mal von Berlin aus den Finowkanal besucht und nicht mehr als ein verlängertes Wochenende zur Verfügung hat, verlässt sich gern auf den Service von Finow Kanal Tours (FinKa Tours). Die beliebten Angebote der digitalen Reiseagentur beinhalten wirklich alles. Wer es individueller mag, stellt seine Reise aus den Bausteinen der Agentur selbst zusammen. Die Finka App begleitet die Reisenden Schritt für Schritt entlang der geplanten Strecke, die für unsere Protagonisten mit einer kurzen Fahrt per Fahrrad zum Ausgangspunkt der Heidekrautbahn in Berlin-Wilhelmsruh beginnt. Selbstverständlich reagiert die Finka App auf spontane Änderungen im Reiseplan und berücksichtigt automatisch die jeweilige Wetterlage und -prognose. Wer möchte schon gezwungen sein, eine auf 50 km geplante Tagestour per Fahrrad in strömendem Regen zu absolvieren? Stets werden mögliche Alternativen angeboten, eventuelle Mehr- oder Minderkosten angezeigt und auf dem Smartphone per Klick bestätigt. Das Bahnticket ist wie alle gebuchten Leistungen im Smartphone gespeichert; im Fall einer Änderung erfolgt automatisch deren Aktualisierung. Die Reise darf gern ein wenig Abenteuer in den Alltag bringen. Lästige Verrichtungen gehören nicht dazu [2].

Mit der Bahn in die Schorfheide

Schon mit der entspannten Bahnfahrt beginnt der Kurzurlaub. Durch eine zunehmend grünere Landschaft gelangen Ben und Tina nach einer Dreiviertelstunde in den Schorfheideort Groß-Schönebeck, wo sie im Café der Tourist-Info ihr gebuchtes Frühstück einnehmen und sich mit weiterem Infomaterial versorgen. Per Fahrrad erreichen sie nach halbstündiger Fahrt den Stadthafen Liebenwalde, wo bereits das gebuchte Zweipersonen-Hausboot auf sie wartet. Liebenwalde markiert den Startpunkt ihrer Reise auf dem historischen Finowkanal.

Solarelektrische Wasserfahrzeuge

Wie alle Wasserfahrzeuge fahren auch die Hausboote auf dem Finowkanal mit elektrischem Antrieb. Die große Solarfläche auf dem Dach versorgt den Motor mit ausreichend Energie für die auf sechs km/h begrenzte Fahrgeschwindigkeit. Schneller darf hier niemand fahren, um die Uferbefestigungen nicht durch Wellenschlag zu beschädigen. Entsprechend wenig Energie wird für die Fortbewegung benötigt. Die Bordakkus liefern genügend Energie für bewölkte Tage sowie für die Beleuchtung und die Zubereitung der Speisen in der kleinen Bordküche. Auf frischen Kaffee und das Ei zum Frühstück möchte niemand verzichten, erst recht nicht im Urlaub! Längst vergessen sind die Zeiten, als man noch Benzin oder Diesel bunkern musste und die Motorgeräusche noch alle Laute der Natur überdeckten. Ben und Tina verstauen ihr Gepäck an Bord und ihre Fahrräder in der dafür vorgesehenen Halterung am Heck. Ältere Passagiere wissen das Vorhandensein einer Ladebuchse für ihr Elektrofahrrad zu schätzen. Auch die hierfür benötigte Energie kommt von der Sonne. Das Steuerpult des solarelektrischen Hausbootes ist den beiden Wasserfahrern schon bekannt, denn sie haben sich bereits zuhause mit der Hausboot-Simulations-App auf den Umgang mit dem Boot, das Fahren auf dem Kanal und die Benutzung der Schleusen vorbereitet. Auch wenn das im digitalen Zeitalter nicht mehr nötig wäre, funktionieren Steuer und Fahrtregler analog. Man möchte den Nutzern doch das Gefühl lassen, als Steuerfrau oder -mann das Boot zu manövrieren.

Sorgen wegen des Energievorrats braucht sich keiner der Gäste zu machen. Die Energiespeicher der Solarhausboote sind für alle Fälle ausreichend dimensioniert. Nur in einer Extremsituation – wenn die Fahrt auch bei einer langen Schlechtwetterlage stattfinden muss, empfiehlt die FinKa App das Aufladen des Akkus während des zwanzigminütigen Schleusenvorgangs an der nächsten Schleuse, selbstverständlich mit nachhaltig erzeugtem Strom aus lokaler Produktion (**Bild 2**).

Der Lange Trödel

Ranger Stefan wünscht den Gästen gute Fahrt und weist sie in Richtung "Langer Trödel", den so genannten 10 km langen ersten Abschnitt des historischen Kanals. Diesen ließ bereits Kurfürst Joachim Friedrich im Jahr 1603 graben, denn zwischen Oder und Havel fehlte genau dieses Stück Wasserweg, den im weiteren Verlauf das alsbald kanalisierte Flüsschen Finow bot, Namensgeber des heutigen Kanals und des Eberswalder Ortsteils, in dem sich die Charterzentrale von FinKa Tours befindet. Der weitgehend naturbelassene Kanalabschnitt führt durch dichten Wald und vorbei an Biber-Reservaten. Nach zwei Stunden tauchen die ersten Häuser des lang gestreckten Ortes Zerpenschleuse auf, darunter das überregional bekannte Antik-Café der Ines Schweighöfer. Die FinKa App verrät Kapitänin Tina nicht nur Details zu den Sehenswürdigkeiten, sondern zeigt ihr auch, wie viel Zeit den beiden auf ihrer dreitägigen Reise für Stopps und Besichtigungen verbleibt, wenn sie zur Abendzeit rechtzeitig an ihrem Tagesziel eintreffen wollen. Die Klappbrücke an der Bundesstraße öffnet nur zu bestimmten Zeiten, da will man pünktlich dort sein. Schon aus einiger Distanz sehen sie, wie sich die blaue Klappbrücke in Bewegung setzt. Ohne Verzug fahren sie hindurch und sehen sich gleich mit der nächsten Verlockung konfrontiert. Ob sie an der bekannten Eisdiele am Ufer schon wieder pausieren, lassen wir aus Gründen der Diskretion offen. Etwas Aufregung bringt die Passage der ersten

© Ginnow-Merkert

Bild 2: Solarelektrisches Hausboot bei Nachtfahrt (Konzeptskizze)

Schleuse am Ortsausgang des Dorfes. Der freundliche Kanalwart, der von hier aus alle Schleusen und beweglichen Brücken im Blick hat, hilft beim An- und Ablegen und mahnt zur Vorsicht.

Querung des Oder-Havel-Kanals und weiter auf dem Finowkanal

Die Fahrt kreuzt gleich hinter der modernen Schleuse den breiten Oder-Havel-Kanal, auf dem sich eben eines der Containerschiffe nähert, die seit Fertigstellung des neuen Niederfinower Schiffshebewerks den Großcontainerterminal Swinemünde mit der Stadt Berlin und dem westlichen Wasserstraßennetz verbinden. Hier ist besondere Vorsicht geboten, denn ungeübte Kapitäne unterschätzen leicht die Geschwindigkeit der großen Frachtschiffe. Nun erreichen Ben und Tina den erst vor zwei Jahren nach der Erneuerung der alten Schleusen wiedereröffneten 32 km langen Abschnitt des historischen Kanals. Der schlechte Zustand der zwölf Schleusen aus dem 19. Jahrhundert hatte deren Erneuerung unumgänglich gemacht. Zum Glück für die Region – und erst recht für unsere Reisenden – hatte eine lokale Initiative erfolgreich für den Erhalt des Kanals und die Erneuerung der Schleusen geworben. Nun ist die Schifffahrt auf dem Finowkanal für die nächsten 80 Jahre gesichert.

Nach kurzer Fahrt erreichen unsere Bootsfahrer die Schleuse Ruhlsdorf. Auch hier werden sie von einem der freundlichen Kanalranger begrüßt, der erfreut feststellen kann, dass die Gäste die Passage der Schleuse schon ohne fremde Hilfe bewerkstelligen. Die FinKa App empfiehlt das Anlegen an der Nordseite der Schleuse, da heute die Sonne scheint und das Solardach an dieser Seite der Schleuse den maximalen Strom auch für die Bordküche und den Warmwasserspeicher liefert, ohne dass hierfür auf den Bordakku zugegriffen werden muss [3].

Automatikschleusen vs. Schleusenwärter

Vor dem Bau der neuen Automatikschleusen hatten die Planer die Frage zu berücksichtigen, wie der Schleusenbetrieb bei einer größeren Zahl von Bootsgästen zu organisieren sei. Während menschliche Schleusenwärter während der 400 Jahre zuvor die Frage intuitiv zu beantworten wussten, sah sich die Technik vor eine komplexe Aufgabe gestellt. Was tun, wenn sich von einer Seite mehr Boote einer Schleuse nähern als in die Schleusenkammer passen? Was tun, wenn sich zugleich Boote von der anderen Seite nähern? Wie ermittelt ein technisches System, wie viele Boote in der Schleusenkammer Platz haben, in Abhängigkeit vom Platzbedarf der einzelnen Boote? Was tun, wenn noch Platz in der Kammer ist und ein Boot mit zehnminütiger Verspätung eintrifft? Wie abwägen, ob eine kurze Wartezeit für die Wartenden zumutbar ist? Wie vermittelt ein technisches System privaten Bootsfahrern, dass Arbeitsschiffe des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes und Passagierschiffe in jedem Fall Vorfahrt haben?

Menschliche Schleusenwärter sind in der Lage, Wartezeiten mit Charme und Klönschnack zu überbrücken und bei Konflikten zu vermitteln. Doch wie macht das ein Computer basierte Schleusenmanagement? Wie vermittelt man Gästen, dass eine Schleusung ein- bis zweitausend Tonnen Kanalwasser verbraucht, definitiv ein Thema in wasserarmen Zeiten? Zum Glück reflektiert die Finka App auch die Erkenntnis, dass eine Fahrt auf dem Finowkanal ein emotional besetztes Erlebnis ist und dass Menschen in Eile besser andere Transportwege nutzen. Kleine Aufgaben für mitfahrende Kinder machen die Fahrt auf dem jeweiligen Altersniveau zu einem spannenden Abenteuer!

Tagesziel: Hafen am Messingwerk

Nach dem Passieren der Schleusen Leesenbrück, Grafenbrück und Schöpfurth erreichen die Bootfahrer das heutige Tagesziel im Hafen der Messingwerksiedlung im Eberswalder Ortsteil Finow. Hier befindet sich im ehemaligen Trafohaus gleich am Anleger des früheren Messingwerks die Charterzentrale von FinKa Tours. Noch ist es früh am Abend, und das Wetter ermutigt zu einem Radausflug oder zur Begehung der restaurierten Teufelsbrücke, an deren anderer Seite ein kleiner Picknickplatz zum entspannten Ausklang eines erlebnisreichen Tages einlädt. Tina notiert im Reisetagebuch die Mündung der alten Finow und das dortige Angebot einer geführten Kajaktour auf diesem kleinen Flüsschen, das sich über eine Länge von 15 Kilometern hinweg durch die naturbelassene Landschaft des Finowbeckens schlängelt. Ben vermerkt, dass er beim nächsten Besuch das auf zeitgemäßen Stand gebrachte Luftfahrtmuseum in Finowfurt besuchen will. Beide bedauern, dass ihnen der Besuch des Flößerei-Erlebnisortes oberhalb der Schöpfurther Schleuse nicht möglich war. Drei Tage sind einfach zu wenig für den Finowkanal (**Bild 3**) [2], [3]!

Zweiter Tag: Finow - Niederfinow

Auch die Kreisstadt Eberswalde bleibt an Steuerbord, wenn unsere Bootsfahrer noch in der Frühe ihre Fahrt zu Tal fortsetzen. Ben ist heute der Käpt'n; er wechselt in der Modus Autopilot, so dass er mit Tina entspannt das von FinKa Catering angelieferte Frühstück auf dem Vordeck genießen kann. Selbstverständlich übernimmt die App die Steuerung. Diese Funktion ist den beiden schon aus der Zeit ihrer Vorbereitung vertraut. Wieder bedauern unsere Protagonisten die Kürze ihrer Reise. Es sollte ja eine Fahrt zum Kennenlernen des Kanals und der Angebote rechts und links an Land sein. Sie merken sich für den nächsten, längeren Besuch das Messing-

© Ginnow-Merkert

Bild 3: Trafohaus des alten Messingwerks im Jahr 2022, vor der Renovierung

© Ginnow-Merkert

Bild 4: So könnte ein Erlebnisort Industriekultur in der Borsighalle aussehen, Beispiel Coalbrookdale, UK

© Ginnow-Merkert

Bild 5: Weinanbau an historischem Ort Niederfinow

werk mit dem Wasserturm, den Rofin-Park mit seinen vielen handwerklichen Betrieben, den Restaurants und der Ausstellung zur Geschichte des Rohrleitungsbaus. Sie werden mit großer Gewissheit den Erlebnisort Industriekultur an der Borsighalle besuchen. Wobei dieser ja selbst im Winter eigentlich für einen ganzen Besuchstag gut ist und man Eberswalde von Berlin aus bequem im Halbstundentakt per Schnellbahn erreicht. Für die Übernachtung an Land merken sie sich das neue direkt am Finowkanal gelegene Hotel im modernen Backsteingebäude, welches früher das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oder-Havel beherbergte. Und sie nehmen sich vor, im Verlauf einer künftigen längeren Fahrt an einem Dienstag oder Freitag an der Eberswalder Stadtpromenade anzulegen, denn an diesen Tagen ist Markttag. Nur wenige Fußminuten erstehen hier nicht nur die Eberswalder frische Produkte aus der Region. Nun liegt die städtische und frühindustriell geprägte Region Eberswaldes hinter unseren Bootsfahrern, vor ihnen öffnet sich nach der Passage der Schleuse Ragöse die weite Oderniederung (**Bilder 4** und **5**).

Die Weinberge von Niederfinow

Bald erreichen sie das malerisch am Hang des Finowtals gelegene Dorf Niederfinow mit seinen Weinbergen zur Linken, seiner Brauerei, seiner Schnapsbrennerei, den Hofläden, den Restaurants und Cafés sowie etlichen weiteren Örtlichkeiten, die zum längeren Verweilen einladen. Den schönen Liegeplatz am Kanalufer gegenüber möchten unsere Bootsfahrer für ihre letzte Übernachtung nutzen. Von allen Attraktionen interessiert sie am meisten der UNESCO-Erlebnisort Wasserbau an den Schiffshebewerken (**Bild 6**), nicht zuletzt der neue Baumwipfelpfad durch die Anlagen der alten Schleusentreppe aus dem Jahr 1914. Ab der nächsten Schleuse, der Schleuse Liepe fließen der Finowkanal und der größere Oder-Havel-Kanal zusammen, so dass hier das führerscheinfreie und mit der großen Wasserregion Nordostdeutschlands verbundene Revier für unsere Touristen endet.

Das Areal im Umfeld der beiden Schiffshebewerke glänzt mit seinen modernen Anlagen, dessen Erkundung nimmt ohne weiteres den großen Teil eines Besuchstages in Anspruch. Diesen planen unsere Bootsfahrer für den nächsten Tag, den letzten ihrer

© Ginnow-Merkert

Bild 6: UNESCO-Erlebnisort Wasserbau (Schiffshebewerke Niederfinow)

Kurzreise. Die Reise auf dem Wasser muss hier nicht enden. Gleich am Hausbootanleger wartet die Solarshuttle der SHW Niederfinow-Touristik auf die Gäste. Die leise und umweltschonende Fahrt in einem Solarboot ist besonders für jene Besucher ein Erlebnis, die per Bahn Niederfinow erreichen und ihre Kraftreserven für den Besuch der Schiffshebewerke und die Wanderung entlang der historischen Schleusentreppe aufsparen. Unsere Hausbootfahrer legen die zwei Kilometer per Fahrrad zurück, denn der Tag soll nach dem Besuch des UNESCO-Areals einer Radrunde durch das Oderbruch und an die Oder gewidmet sein. Eine kurze Wanderung zur malerisch gelegenen Dorfkirche und dem alten Friedhof bietet einen abendlichen Blick auf die weite Niederung der Oder und macht Lust auf den nächsten Besuch. Noch gibt es hier viel zu erkunden, nicht zuletzt die aus ihrem Jahrzehnte währendem Dornröschenschlaf erwachte alte ehemalige Fischer- und Handelsstadt Oderberg mit der alten Burganlage, dem Naturschutzgebiet Pimpinellenberg und dem weithin bekannten Schiffsmuseum, das mit dem alten Schaufelraddampfer Riesa eine der Attraktionen am Ende des historischen Finowkanals darstellt (**Bilder 7** bis **9**).

Dritter Tag: Niederfinow - Berlin

Der Morgen des letzten Reisetages beginnt mit einem schmackhaften Frühstück, das der Bote vom FinKa Catering pünktlich zur vereinbarten Zeit an das Hausboot liefert. Überhaupt ist dies nicht der einzige Service, der in der Region durch den neu aktivierten Wassertourismus entstanden ist. Mit den Dienstleistern für die Vermietung, die Wartung und Reinigung der Hausboote, den Catering-Unternehmen, Cafés und Restaurants sowie deren Zulieferern, den Anbietern von Touren zu entlegeneren Zielen in Brandenburg und zu den Wasserrevieren im Nachbarland entstanden eine Vielzahl neuer Jobs in der näheren und weiteren Umgebung. Ja, man hörte sogar davon, dass Hausbootgäste sich von unterwegs einen Termin beim Friseur oder in der Sauna des neuen Ökohotels reservieren lassen. Wer würde nicht einen Arbeitsplatz in der Nähe seines Wohnortes dem zeitraubenden Pendeln in die Hauptstadt vorziehen?

Bei allem Erfolg, den die Entwicklung der Region seit der Wiedereröffnung des Finowkanal zu verzeichnen hat, legen die Akteure Wert darauf, eine Überlastung der Infrastruktur zu vermeiden. Zu negativ waren die Auswirkungen des überbordenden Wassertourismus in der Müritzregion. Bootsfahrer mussten in Stoßzeiten mehrere Stunden auf eine Schleusung warten. Streit unter den Bootsbesatzungen war an der Tagesordnung, die Erlebnisqualität litt. Solche Erfahrungen machen die Runde, beschädigen das Image einer ganzen Region. Fehler dieser Art vermeidet man im Finowtal, indem die Besucherzahl begrenzt und über den Preis geregelt wird. Qualität vor Quantität, Massentourismus nicht hier, Förderung einheimischer Anbieter durch kostendeckende Bepreisung.

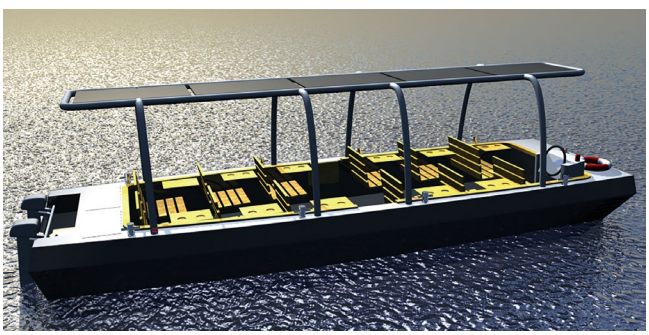
Nach dem ausgiebigen Frühstück übernimmt der Reinigungsservice von FinKa Tours das Hausboot und transportiert das wenige Gepäck zum Schließfach am Bahnhof Niederfinow, von wo aus unsere beiden Gäste nach ihrer Radtour durch das Oderbruch am Ende des dritten Tages mit einer Zahl intensiver Eindrücke ihre Rückfahrt per Bahn nach Berlin antreten. Vielleicht sind bei ihrem nächsten und dann gewiss längeren Besuch

© Ginnow-Merkert

Bild 7: Baumwipfelpfad Beelitz-Heilstätten, Vorbild für die Schleusentreppe Niederfinow

© Ginnow-Merkert

Bild 8: Ventile der Sparbecken an der Schleusentreppe von 1914



© Ginnow-Merkert

Bild 9: Solarshuttle (Konzeptskizze)

weitere Wasserwege für Fahrten mit dem Hausboot zugänglich. Besonders zu nennen wäre da die Fahrt auf der Wriezener Alten Oder, auf deren naturnahen Abschnitten die Fahrt mit leisen, uferschonenden und nachhaltigen Elektroantrieben kein Problem für den Naturschutz darstellt.

3 Fazit

Der Finowkanal benötigt ein zeitgemäßes Tourismuskonzept, das auf die aktuellen Anforderungen der unterschiedlichen Nut-

zergruppen eingeht und sich über die gesamte Länge des Wasserwegs erstreckt.

Boote und Schiffe mit elektrischem Antrieb sind längst Standard. Boote mit mitgeführtem Solargenerator (Photovoltaik) fahren seit Jahrzehnten als Fähren auf etlichen Binnengewässern Europas. Besonders zählt die Tatsache, dass hierfür keine Ladeinfrastruktur erforderlich ist, denn die zum Fahren nötige Energie wird kostenlos von der Sonne an Bord geliefert. Die anfangs im Vergleich zu fossilem Antrieb noch höheren Anschaffungskosten amortisieren sich, indem während der gesamten Nutzungsdauer keinerlei Ausgaben für Treibstoffe anfallen. Fossile Bootsantriebe werden in der Freizeitschifffahrt nicht mehr neu zugelassen.

Solarelektrische Hausboote und Wasserfahrzeuge, wie die Finowkanal-Shuttle, sind im Aufbau so einfach, dass sie von heimischen Gewerken lokal in modularer Bauweise hergestellt werden. Das hier gezeigte Solarhausboot besteht aus dem Modulen Rumpf, Kabine und Solardach. Das Solardach enthält sämtliche elektrische und elektronische Komponenten und wird wie die anderen Module vorgefertigt an den Einsatzort geliefert. Die digitale Datenübertragung übermittelt Fahrdaten an die Zentrale und gewährleistet die Steuerung der Fahrparameter über das Smartphone des Gastes. Autopilot und Funktionen wie die digitale Kommunikation mit der Kanalinfrastruktur (z. B. Schleusen) sind selbstverständlich. Ein an Bord befindliches Sonar scannt kontinuierlich das Bodenprofil des Kanals und liefert so die Daten, aus denen die Wasserstraßenverwaltung ein ständig aktualisiertes Querschnittprofil des gesamten Kanals erstellt. Die kontinuierliche Überwachung der Wasserqualität durch eingebaute Sensorik und die Übermittlung der Daten an die Naturschutzbehörden trägt zur Aufrechterhaltung eines bestmöglichen ökologischen Zustands der Gewässer bei. Havarien und Sperrungen werden zeitnah übermittelt; Alternativen zur gebuchten Tour sind möglich, der Gast erhält zugleich Information über eventuelle Zusatzkosten und die Auswirkungen auf den Reiseverlauf, so dass er oder sie in die Lage versetzt wird, informierte Entscheidungen sofort zu treffen.

Selbstverständlich berücksichtigt das wassertouristische Konzept des Finowkanals aktuelle klimatische Veränderungen. So ist auch der Finowkanal im Jahr 2035 ein so genannter „Smart Canal", der zum Beispiel im Fall einer Starkregenprognose den Pegel im Voraus absenkt, um für das erwartete Hochwasser zusätzliche Aufnahmekapazität bereitzustellen. Zeiten mit zu geringer Niederschlagsmenge begegnet der Kanal mit der Reduktion der für die Saison zugelassen Anzahl von Bootsfahrten und Schleusungen [4].

Hartmut Ginnow-Merkert

A vision for the Finow Canal 2035

Using the storytelling method, the author combines his explorations in the water regions of Europe, Asia and the USA on the basis of his professional practice as an industrial designer, his knowledge of digital technologies and his experience as a voluntary lock keeper to create an image of a future for Germany's oldest waterway, which is being developed into an attractive, sustainably oriented water tourism region with new locks and management structures.

Die Anwesenheit menschlicher Kanal-Ranger ist wünschenswert. Vandalismus findet auch im Jahr 2035 statt, dessen Auswirkungen unmittelbar beseitigt werden müssen. Für Müll und Graffiti gilt Null Toleranz in 2035. Der Einsatz ehrenamtlicher Kanalranger vermittelt ein freundliches Bild der Region, reduziert die Vorkommen von Vandalismus, hilft bei der Lösung von Problemen und trägt zur Identifizierung der Bevölkerung mit ihrem historischen Kanal bei.

Die stetige Weiterentwicklung der touristischen Angebote in der Region ist ein Muss. Allzu bekannt sind Beispiele stagnierender Tourismusregionen, denen der Wille und die Finanzmittel für die stetige Erneuerung fehlen. Deren Untergang ist vorgezeichnet.

Vorbild mögen jene Wassertourismusregionen in Europa sein, die wie Polen (Bromberger Kanal, Elbinger Kanal) und Schottland (Falkirk) musterhafte Neuinterpretationen ihrer maritimen Historie zugunsten einer wirtschaftlichen Belebung durch Wassertourismus ersonnen und realisiert haben.

Das hier dargestellte Szenario ist nur eines von vielen. Menschen unterschiedlichen Alters mit unterschiedlichen Erwartungen und Bedürfnissen, mit unterschiedlicher Herkunft und kultureller Prägung sind willkommen. Eine zukunftsgerechte wassertouristische Entwicklung berücksichtigt solche und andere Parameter. Digitale Technik ermöglicht Menschen aus allen Ländern der Welt unabhängig von den jeweiligen Sprachkenntnissen die Nutzung der touristischen Angebote.

Autor

Prof. Hartmut Ginnow-Merkert
Unser Finowkanal e. V.
Melchower Ring 43
16244 Schorfheide OT Finowfurt
info@hginnow.de

Literatur

[1] Wikipedia (Hrsg.): Finowkanal (https://de.wikipedia.org/wiki/Finowkanal, Abruf 20.02.2022).
[2] Niederbarnimer Eisenbahn (Hrsg.): Die Stammstrecke der Heidekrautbahn (RB27) (www.neb.de/stammstrecke/, Abruf 20.2.2022).
[3] Initiative Unser Finowkanal e. V. (Hrsg.): Unser Finowkanal (www.unser-
Scottish Canals (Hrsg.): Overwiew (www.scottishcanals.co.uk/placemaking/north-glasgow/glasgows-smart-canal/, Abruf 20.02.2022)
[4] Scottish Canals (Hrsg.): Overwiew (www.scottishcanals.co.uk/placemaking/north-glasgow/glasgows-smart-canal/, Abruf 20.02.2022).

Springer Professional

Binnenwasserstraße

Albert, C.; Schröter, B.; von Haaren, C.: Ökosystemleistungen von Flusslandschaften: Nützliche Informationen für Entscheidungen. In: Wasser, Energie und Umwelt, Band II. Wiesbaden: Springer Vieweg, 2022. www.springerprofessional.de/link/20122916

Patt, H.; Speerli, J. et al.: Verkehrswasserbau, Schifffahrt. In: Wasserbau. Wiesbaden: Springer Vieweg, 2021. www.springerprofessional.de/link/19778024