

Stand 08.04.2019

## Projektplan „Zukunft Finowkanal“

zur Sicherung der dauerhaften motorisierten Schiffbarkeit  
des Finowkanals



Foto: KAG Region Finowkanal



<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
<b>1. Gesamtrahmen und Zielstellung</b>	<b>3</b>
<b>2. Aktuelle Positionen Bund, Land Brandenburg, Landkreis Barnim und Kommunen</b>	<b>5</b>
<b>3. Investitionskonzept Grundinstandsetzung Schleusen</b>	<b>6</b>
<b>3.1 Planung</b>	<b>7</b>
<b>3.2 Baudurchführung</b>	<b>8</b>
<b>3.3 Zeitschiene</b>	<b>9</b>
<b>4. Betrieb und Unterhaltung Schleusen</b>	<b>10</b>
<b>5. Grundsätze Finanzierungskonzept</b>	<b>10</b>
<b>5.1 Investitionen</b>	<b>11</b>
<b>5.2 Betrieb und Unterhaltung</b>	<b>12</b>
<b>6. Aufgabenträger Kommunalen Zweckverband</b>	<b>13</b>
<b>6.1 Gründung</b>	<b>13</b>
<b>6.2 Personalkonzept</b>	<b>14</b>

## 1. Gesamtrahmen und Zielstellung

Bereits im Mai 1998 schlossen der Bund und das Land Brandenburg eine Rahmenvereinbarung zur Wiederherstellung der durchgängigen Schiffbarkeit des Finowkanals mit einem Gesamtvolumen von 41,5 Mio DM.

Gemeinsame Zielstellung war es, den Finowkanal durch den Neubau bzw. die Grundinstandsetzung aller Schleusen, den Ersatzneubau von Wehren sowie die Baggerung der Wasserstraße wieder dauerhaft schiffbar zu machen. Die darauf aufbauende Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Land Brandenburg sowie dem Landkreis Barnim vom September 1998, ergänzt durch eine weitere Vereinbarung zwischen dem WSA Eberswalde und dem Landkreis Barnim vom Oktober 1998 regelten die Anteilfinanzierung und Modalitäten des Mitteleinsatzes des Landes Brandenburg in Höhe von 10,0 Mio DM und des Landkreises Barnim in Höhe von 0,67 Mio DM.

Tatsächlich gelang es dem WSA Eberswalde in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg und dem Landkreis Barnim auf dieser Grundlage, den Finowkanal für die Freizeitverkehre schiffbar zu machen. Damit wurde der Kanal seinem Status als älteste künstliche, noch befahrbare Wasserstraße Deutschlands wieder gerecht. Wesentliches Ergebnis der Bautätigkeiten waren u. a. der Neubau der Schleuse Schöpfung, der Stadtschleuse Eberswalde und der Wehre Heegermühle, Wolfswinkel, Liepe und Stecher sowie die Herstellung der Schiffbarkeit der Wasserstraße.

Allerdings reichte das vereinbarte Budget für die notwendige Grundinstandsetzung der anderen 10 Schleusen nicht aus, weshalb die zunächst geplanten Baumaßnahmen an den Schleusen Stecher und Liepe nicht mehr realisiert wurden. Zudem musste sich das WSA Eberswalde verstärkt auf den Ausbau und die Sicherung der Wasserstraßen für die Güterverkehre konzentrieren, so dass sich der Bauzustand dieser 10 Schleusen in den nächsten Jahren verschlechterte.

Die Frequentierung des Finowkanals entwickelte sich dennoch stetig. Wies die Statistik des WSA für das Jahr 2000 noch rd. 6.500 und für das Jahre 2010 rd. 13.000 geschleuste Boote aus, durchfahren 2018 schon rd. 15.000 Boote die 12 Schleusen des Kanals. Die Zahlen stagnieren seit einiger Zeit. Als Grund wird vorrangig die unklare Perspektive der weiteren Schiffbarkeit der Schleusen und der damit zusammenhängenden fehlenden Gesamtperspektive für den Kanal gesehen. Diese hat Auswirkungen auf die Investitionsbereitschaft der privaten Unternehmen und auch auf die Umsetzung eines wassertouristischen Gesamtkonzeptes. Zudem bestand immer wieder Reparaturbedarf während der Saison, welcher den Betrieb der Schleusen bzw. der Brücken einschränkte.

Dennoch wurde dem Finowkanal in der im Dezember 2016 vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie vorgelegten Studie „Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“, welche den Wassertourismus auf den Bundeswasserstraßen als einen wichtigen Wirtschaftsfaktor heraushebt, grundsätzlich ein starkes wassertouristisches Nachfragepotential und besonderes Entwicklungspotenzial für den motor- und muskelbetriebenen Wassertourismus bescheinigt.

Dieses Entwicklungspotenzial wird auch vom Land Brandenburg anerkannt. Bereits seit 2009 ist die Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN), zu welcher der Finowkanal als untrennbarer Bestandteil im Osten der WIN-Region gehört, ausdrücklich als vorrangig zu unterstützendes prioritäres Projekt in den Koalitionsverträgen der Landesregierungen verankert. Gleichfalls ist WIN mit seinen Teilprojekten fester Bestandteil des Wassersportentwicklungsplanes des Landes.

Im Rahmen von WIN gehört der Finowkanal zu einem großen Revier, welches zukünftig auf rund 340 km durchgängig, auch fährerscheinfrei, schiffbar sein soll. Damit wird der Norden Brandenburgs zu den führenden Wassertourismusdestinationen in Europa. Die jüngsten Aktivitäten von WIN für die Installierung der neuen Dachmarke „Brandenburgische Seenplatte“ und die enge Kooperation mit den Tourismusregionen der Mecklenburgischen Seenplatte werden die Erreichung dieser Zielstellungen weiter befördern. Zudem ist mit dem unmittelbar bevorstehenden Bau der Schleuse Friedenthal in Oranienburg als nächster Meilenstein die direkte Anbindung der Ruppiner Gewässer avisiert.

Mit mehreren Beschlüssen hat der Landtag Brandenburg bisher eindeutig Position zum Wassertourismus und auch zu WIN bezogen u.a.:

- **2015:** „Zukunft des Wassertourismus in Brandenburg sichern“ (DS 6/1230-B)
- **2016:** „Wasserstraßennetz erhalten – Wassertourismus und Binnenschifffahrt weiter stärken (DS 6/4297-(ND)-B)
- **2017:** „Touristische Infrastruktur in Brandenburg sichern und weiter qualifizieren“ (DS 6/6069-B)
- **2018:** „Gemeinsam die wassertouristischen Potentiale nutzen“ (DS 6/8791-B)

Auf der Grundlage dieser Beschlüsse ist es vorrangiges Ziel des Landes, die wassertouristischen Reviere nachhaltig zu entwickeln und ihre Schiffbarkeit zu sichern.

Diese Zielstellung verfolgen seit langem auch der Landkreis Barnim und die Anliegerkommunen. Letztere gründeten mit Unterstützung des Landkreises bereits 1996 die Kommunale Arbeitsgemeinschaft (KAG) Region Finowkanal und finanzieren seit dem auch die Arbeit einer Geschäftsstelle. Ein erstes großes Ziel wurde mit dem Abschluss und der Umsetzung der o.g. Vereinbarungen 1998 erreicht.

Seit dem Jahr 2004 übernahm die KAG auch den Betrieb der Schleusen, da das WSA Eberswalde diesen personell nicht mehr sichern konnte. Nur die Eingangs- und Ausgangschleusen Ruhlsdorf und Liepe blieben in dessen Verantwortung. Bis heute sichern die Kommunen den Betrieb, auf der Grundlage des Beschlusses der KAG vom 05.11.2018 für nunmehr 11 Schleusen. Die Finanzierung konnte über viele Jahre über Förderungen der Agentur für Arbeit bzw. des Jobcenters und des Landkreises sowie mit Eigenanteilen der Kommunen gesichert werden. In 2019 erfolgt die Finanzierung in Höhe von 340 T€ wegen fehlender anderer Fördermittel fast ausschließlich nur noch durch die Kommunen und auf Grundlage des Beschlusses des Kreistages Nr. 258-21/18 vom 05.12.2018 durch den Landkreis Barnim.

Großes Engagement zeigten die Kommunen Liebenwalde und Wandlitz gemeinsam mit dem Wasser- und Bodenverband „Schnelle Havel“ sowie den Landkreisen Barnim und Oberhavel auch beim Ausbau der weiteren wassertouristischen Infrastruktur in der Region. 2016 wurde der Lange Trödel, der 10 km lange westliche Teilabschnitt des Finowkanals, wieder eröffnet. Durch den Neubau von Brücken und der neuen Zerpenschleuse sowie dem Gewässerausbau konnte dieser wieder schiffbar gemacht werden.

Der Finowkanal hat damit seine ursprüngliche Länge von 42 km wiedererlangt und ist direkt an die Reviere der Oberen-Havel-Wasserstraße (OHW) in Richtung Mecklenburgische Seenplatte und den Oder-Havel-Kanal in Richtung Berlin angebunden.

Zudem wurde der im Auftrag der Gemeinde Marienwerder gebaute und 2011 in Betrieb genommene 4 km lange neue Werbellinkanal, nach Sanierung eines Teilstückes im März 2019, wieder für den Verkehr freigegeben. Er ermöglicht die fährerscheinfreie Fahrt vom Finowkanal über den Oder-Havel-Kanal bis zum Werbellinsee.

## 2. Aktuelle Positionen Bund, Land Brandenburg, Landkreis Barnim und Kommunen

### Bund

Auf Grund der Schwerpunktaufgaben zur Sicherung der Güterverkehre beabsichtigt der Bund bereits seit 2015 die Übertragung des Finowkanals mit seinen 12 Schleusen, von denen 10 Schleusen wegen ihres Bauzustandes einer Grundinstandsetzung bedürfen, auf einen kommunalen Träger.

Hierzu wurde durch den Bund im Januar 2016 ein Abgabekonzept mit der Ermittlung eines Ablösebetrages auf der Grundlage von zwei Szenarien vorgelegt. Das Szenario 1 betrachtete den von den Kommunen gewollten Erhalt des Status quo, das Szenario 2 dagegen die Aufwendungen für einen Rückbau des Kanals ohne Schleusenbetrieb. Nachdem die Anliegerkommunen entschieden, zunächst nur zur Übernahme der Schleusen zu verhandeln, legte der Bund im April 2016 ein ergänzendes Konzept nur zur Übergabe der Schleusen vor, auf dessen Grundlage die Gespräche weitergeführt wurden.

Nach dem Beschluss der Kommunen im Juni 2018, die Verhandlungen mit dem Bund zunächst wegen zu hoher finanzieller Belastungen zu beenden (Beschluss der KAG vom 04.06.2018), stellte der Bund weitere Überlegungen an, wie die kommunalen Lasten und Risiken verringert werden können und der Bund die Kommunen weiter im Übernahmeprozess unterstützen kann.

### Im Ergebnis dieser Überlegungen:

- beschränkt der Bund den Verhandlungsgegenstand nur noch auf die Übertragung der Schleusen. Er wird seine Eigentümergepflichtungen zur wasserwirtschaftlichen Unterhaltung wahrnehmen und das Gewässer dauerhaft schiffbar halten.
- stimmt der Bund der schrittweisen Abgabe der Schleusen und der Bildung von Schleusenpaketen zu.
- wird der Bund technische Vorplanungen für die Grundinstandsetzungsmaßnahmen auf der Grundlage einer Vereinbarung vollständig finanzieren, um belastbare Kostenschätzungen zu erhalten. Diese Aufgabe wird er personell unterstützen. Der Landkreis Barnim wird die Erstellung der Vorplanung ausschreiben und beauftragen.
- hält der Bund die Schleusen, die nicht zum Schleusenpaket 1 gehören, für die jedoch eine Übernahme bei Finanzierbarkeit vereinbart worden ist, soweit vertretbar, bis zur Übergabe in einem schiffbaren Zustand.
- wird der Bund die Voraussetzungen schaffen, dass auch bei einem schrittweisen und zeitlich gestaffelten Eigentumsübergang seine Anteilsfinanzierung aus dem HH-Vermerk gesichert ist.
- strebt der Bund eine vertragliche Regelung zum Eigentum, dem Betrieb und der Unterhaltung der Hubbrücke Eberswalde und der Klappbrücke Niederfinow an.

### Land Brandenburg

Die vom Bund bis dato beabsichtigte Übertragung des gesamten Finowkanals mit seinen Schleusen auf einen kommunalen Träger wurde vom Land Brandenburg zunächst kritisch begleitet. Insbesondere weil man die Zuständigkeit aus Sicht des Landes beim Bund sah

und befürchtete, dass die zu übernehmenden Aufgaben die Leistungsfähigkeit nicht nur der Kommunen sondern auch des Landes übersteigen würden, da aus der Übertragung des Gewässers wegen der Einstufung als Gewässer 1. Ordnung eine dauerhafte Gewässerunterhaltungsverpflichtung für das Land Brandenburg resultieren würde.

Mit der grundsätzlichen Entscheidung des Bundes, die Wasserstraße nicht zu übertragen, wurde der Forderung des Landes hinsichtlich des Verbleibs des Gewässers beim Bund Rechnung getragen. Damit bleibt beim Bund auch die Verpflichtung für die Wasserwirtschaft und die Gewährleistung der ökologischen Durchgängigkeit gemäß Wasserrahmenrichtlinie des Landes.

Im Zuge der laufenden Gespräche mit dem Land wurde nunmehr eine Verständigung erreicht, dass dieses bei Vorlage eines tragfähigen und wirtschaftlichen Gesamtkonzeptes den Übernahmeprozess begleitet, an der Klärung von damit verbundenen Fragen mitwirkt und die Investitionsmaßnahmen mit der Gewährung von Landesfördermitteln bei Vorlage vollständiger Antragsunterlagen unterstützt.

### Landkreis Barnim und Anliegerkommunen

Die Verhandlungen der Anliegerkommunen mit dem Bund zur Übernahme der Schleusen waren vor dem Hintergrund des dringender werdenden Grundinstandsetzungsbedarfes und der Ankündigung des Bundes, die Schleusen bei Scheitern der Abgabeverhandlungen im akuten Schadensfall aus der Nutzung zu nehmen, folgerichtige Fortsetzung ihres bisherigen Engagements für die Entwicklung der Region Finowkanal.

Bereits mit Beginn der Verhandlungen wurde durch die Stadt Eberswalde ein Gutachten zur Untersuchung von möglichen Betreiberformen in Auftrag gegeben, in dessen Ergebnis von der Rechtsanwaltsgesellschaft Dr. Heilmaier & Kollegen die Gründung eines kommunalen Zweckverbandes empfohlen wurde. Ebenfalls wurde von der Stadt Eberswalde in Zusammenarbeit mit dem WSA Eberswalde und dem Landkreis ein Umsetzungsplan vorgelegt, welcher aber auf Grund anderer Ausgangsbedingungen für die Übernahme und Realisierung im Ergebnis auf Grund der finanziellen Lasten nicht von den Kommunen mitgetragen werden konnte und mit diesem vorliegenden Projektplan fortgeschrieben und aktualisiert wird.

Nach den o.g. aktuellen Entscheidungen des Bundes und des Landes Brandenburg sowie der Strategie, gemeinsam mit allen Beteiligten nach der besten umsetzbaren und tragfähigen Lösung zu suchen, wollen die Kommunen mit dem Landkreis jetzt den Übernahmeprozess fortführen und die notwendigen Entscheidungen für die Investitionen und den Betrieb treffen. Dazu sind die entsprechenden Beschlüsse der kommunalen Vertretungen notwendig.

## **3. Investitionskonzept Grundinstandsetzung der Schleusen**

Grundsätzlich ist festzustellen, dass nach vorliegenden Unterlagen des WSA Eberswalde bis auf die Schleusen Schöpfung und die Stadtschleuse Eberswalde alle verbleibenden 10 Schleusen schlechte Bauzustandsnoten aufweisen und bei diesen vordringlicher Grundinstandsetzungsbedarf besteht. Für eine Entscheidung, welche Schleusen zuerst grundinstandgesetzt werden sollten und demzufolge planungsseitig Vorrang haben, sind folgende Auswahlkriterien maßgeblich:

### Es wird die Bildung solcher Schleusenpakete favorisiert, die:

- nach Umsetzung ein durchgängig schiffbares Revier mit aufeinanderfolgenden grundinstandgesetzten Schleusen ergeben,
- im Rahmen der Realisierung hinsichtlich der Baulogistik und des technischen Bauablaufes optimale Synergien bieten,
- in den entsprechenden Förderperioden finanzierbar und realistisch umsetzbar sind
- und die Belange der durchgehenden Schiffbarkeit der wassertouristischen Schwerpunktbereiche des Finowkanals ausreichend berücksichtigen.

### Bildung von 2 Schleusenpaketen

Im Ergebnis der gemeinsamen Überlegungen wird die Bildung von 2 Schleusenpaketen geplant. Auf Grund der Vernetzung des Finowkanals über den bereits ausgebauten Finowkanalabschnitt „Langer Trödel“ mit der Oberen-Havel-Wasserstraße bzw. dem Oder-Havel-Kanal sowie dem Werbellinkanal und dem Werbellinsee, wird im westlichen Bereich des Finowkanals das größte wassertouristische Potential gesehen. Der Erhalt der durchgehenden Schiffbarkeit dieses Revieres soll daher zunächst Vorrang haben vor der Grundinstandsetzung der östlich am Finowkanal gelegenen Schleusen. Daraus resultiert die Bildung folgender Schleusenpakete:

Schleusenpaket 1 → Ruhlsdorf, Leesenbrück, Grafenbrück, Heegermühle, Wolfswinkel

Schleusenpaket 2 → Drahthammer, Kupferhammer, Ragöse, Stecher, Liepe

Es wird angestrebt, dass die Schleuse Schöpfung (im Bereich des Schleusenpaketes 1) und die Stadtschleuse Eberswalde (im Bereich des Schleusenpaketes 2) erst kurz vor der geplanten Automatisierung vom Bund übernommen werden, was fördertechnisch noch darzustellen ist. Bis dahin soll der Bund Eigentümer und unterhaltungsverpflichtet bleiben.

## **3.1 Planung**

In Vorbereitung der Baumaßnahmen liegt als aktuellste Unterlage eine Machbarkeitsstudie mit dem Planungsstand einer Vorplanung für die Schleuse Stecher aus dem Jahr 2011 vor, in welcher eine denkmalgerechte Grundinstandsetzung mit rd. 3,30 Mio € brutto veranschlagt wurde. Zudem gibt es beim WSA aus dem Jahr 2017 Erfassungen zu den Eckdaten der Konstruktionsschäden der Schleusen, den Bauzustandsnoten und der Notwendigkeit von baulichen Maßnahmen.

Im Ergebnis der Zusage des Bundes, eine Vorplanung (HOAI-Leistungsphasen [Lph] 1 und 2) vollständig zu finanzieren und der Maßgabe, in der aktuellen GRW-I Förderperiode noch Fördermittel zu erhalten, führt der Landkreis auf der Grundlage einer Vereinbarung mit dem Bund und in Abstimmung mit den Kommunen, vorab der Gründung eines kommunalen Zweckverbandes und dessen Übernahme der Vorhabensträgerschaft, die notwendige EU-Ausschreibung durch. Nach Durchführung des Vergabeverfahrens erfolgt durch den Landkreis die Beauftragung der Planungsleistungen für den Bau der fünf o.g. Schleusen des Schleusenpaketes 1 einschließlich der Automatisierungsplanung für die Schleuse Schöpfung.

Die Leistung wird zudem mit der Option ausgeschrieben, dass die weitere Planung ab HOAI-Lph 3 einschließlich der Bauüberwachung stufenweise vom Zweckverband weiterbeauftragt werden könnte. Diese Verfahrensweise ist sowohl vergabe- als auch förderrechtlich zulässig und spart großen Zeitaufwand, da dann kein erneutes EU-Vergabeverfahren notwendig ist.

Eine EU-Ausschreibung der Vorplanung für alle 10 Schleusen wurde mit dem Bund diskutiert, aber aus Gründen der dann nicht mehr vorhandenen Aktualität nach Abarbeitung des Schleusenpaketes 1 und des Aufwandes für die personelle Begleitung seitens des WSA Eberswalde verworfen.

### Beachtung von Planungs- und Genehmigungsanforderungen

Es wurde vorab geprüft, dass ein Planfeststellungsverfahren seitens des Landesamtes für Umwelt zur Genehmigung der Grundinstandsetzungsmaßnahmen nicht erforderlich ist, da die Baumaßnahmen im vorhandenen Bestand erfolgen werden.

Notwendig ist aber dennoch die Beteiligung verschiedenster Fachbehörden wie z.B. des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (BLDAM) und der Unteren Denkmalschutzbehörde. Vom BLDAM wurde zunächst die Auskunft erteilt, dass eine Automatisierung trotz des Denkmalstatus der Schleusen möglich ist. Ebenfalls sind die Untere und Obere Wasserbehörde zu beteiligen und auch alle natur-, bodenschutz- und abfallrechtlichen Belange zu prüfen. Alle relevanten Fachbehörden werden bereits im Rahmen der Erstellung der Vorplanung fachlich eingebunden.

Die Planung ist wie folgt vorgesehen:

<b>HOAI – Leistungsphasen</b>	<b>Auftraggeber</b>	<b>Zielstellung</b>
Lph 1 bis 2 Grundlagenermittlung bis Vorplanung für das Schleusenpaket 1	Landkreis Barnim	Ermittlung der grundsätzlichen Anforderungen und der Reihenfolge der Maßnahmen gemäß der Bauzustände und des Grundinstandsetzungsbedarfes sowie Kostenschätzung
Lph 3 bis 8 Entwurfsplanung bis Bauoberleitung sowie Bauüberwachung für das Schleusenpaket 1	Kommunaler Zweckverband	Erstellung Antragsunterlagen für die Fördermittel, Kostenberechnung, Ausführungsplanung für Erarbeitung Leistungsverzeichnis, EU-Verfahren Auftragsvergabe und Baudurchführung
Lph 1 bis 8 Grundlagenermittlung bis Bauoberleitung sowie Bauüberwachung für das Schleusenpaket 2	Kommunaler Zweckverband	Siehe Lph 1 bis -2 sowie 3 bis 8 für das Schleusenpaket 1

## **3.2 Baudurchführung**

Ebenso wie die Planungsleistungen sind auch für die Vergabe der Bauleistungen auf Grund des geschätzten Kostenrahmens EU-Ausschreibungen notwendig. Für die Darstellung der Gesamtfinanzierung wird davon ausgegangen, dass im Ergebnis der Vorplanung eine

Grundinstandsetzung von 5 Schleusen des Schleusenpaketes 1 sowie die Automatisierung der Schleuse Schöpfurt in der aktuellen GRW-I Förderperiode zeitlich realistisch umsetzbar sind. Ebenfalls soll Ergebnis der Vorplanung sein, die Reihenfolge der Schleuseninvestitionen gemäß der Bauzustände und des Instandsetzungsaufwandes zu bestimmen.

Nach den Bedingungen der GRW-I Richtlinie sind die Baumaßnahmen in 36 Monaten nach Abschluss des Bauauftrages zu realisieren. Daraus resultiert, dass die der Antragstellung folgenden HOAI - Lph 5 bis 7 (Ausführungsplanung und Vorbereitung und Durchführung der EU-Ausschreibung) förder technisch nicht zum o.g. Realisierungszeitraum gehören. Diese Zeitschiene ist in der Gesamtfinanzierung zu berücksichtigen.

Nach Abarbeitung des Schleusenpaketes 1 schließt sich unter der Voraussetzung der weiteren Finanzierbarkeit die Abarbeitung des Schleusenpaketes 2 an.

### 3.3 Zeitschiene

Für die Umsetzung der Gesamtmaßnahme ist folgende Zeitschiene geplant:

#### 2019

April / Mai	Beschlüsse der kommunalen Vertretungen zum Abschluss einer Grundsatz- und einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund und zur Gründung eines Zweckverbandes
April bis Juli	Verhandlungen Kommunen / Landkreis mit dem Bund mit Teilnahme des Landes Brandenburg
April bis Januar	Vorbereitung und Durchführung der EU-Ausschreibung für die Beauftragung der Planungsleistungen gemäß HOAI Lph 1 – 2 und Erstellung Vorplanung für das Schleusenpaket 1
September / Oktober	Beschlüsse der kommunalen Vertretungen zu den mit dem Bund ausverhandelten Vereinbarungen (Grundsatz- und Finanzierungsvereinbarung) sowie zur Zweckverbandssatzung
November	Genehmigung Verbandssatzung durch das Ministerium für Inneres und Kommunales, 1. Verbandssitzung
November bis Januar	Herstellung Arbeitsfähigkeit kommunaler Zweckverband

---

#### ab 2020

Januar bis Juni	Erstellung Genehmigungsplanung und Antragsunterlagen für die GRW-I Fördermittel zur Finanzierung des Schleusenpaketes 1
November	Zuwendungsbescheid ILB
Dezember	Beauftragung weiterer Planungsleistungen HOAI Lph 5 – 7

---

#### 2021

Erstellung Ausführungsplanung und Durchführung EU-Vergabeverfahren für die Bauleistungen, Abschluss Bauvertrag für Schleusenpaket 1

2022 bis 2025  
ab 2024

Baudurchführung Schleusenpaket 1  
Prüfung der Finanzierbarkeit des Schleusenpaketes 2- unter der Maßgabe weitere Vorbereitung (EU-Ausschreibung und Erstellung Genehmigungsplanung, Antragstellung Fördermittel, Ausführungsplanung, EU-Vergabeverfahren für die Bauleistungen, Bauvertrag und Baudurchführung)

## 4. Betrieb und Unterhaltung der Schleusen

### Betrieb

Der Betrieb der Schleusen wird vom zu gründenden Zweckverband grundsätzlich an den abzuarbeitenden Schleusenpaketen ausgerichtet. Das heißt, eine Bedienung ist nur an den Schleusen grundsätzlich möglich und erforderlich:

- die keinen Grundinstandsetzungsbedarf mehr haben (Schleuse Schöpfung und Stadtschleuse Eberswalde bis zum Abschluss der Automatisierung),
- die durch Baumaßnahmen nicht eingeschränkt sind.

Zielstellung sollte es trotz der umfangreichen Baumaßnahmen sein, eine wasser-touristische Nutzbarkeit des Finowkanals auch im eingeschränkten Maße zu sichern. Die Organisation von attraktiven wassertouristischen Höhepunkten und die weitere Bewerbung könnten hierzu positiv beitragen. Zudem kann auch „Baustellentourismus“ bei einer entsprechenden Vermarktung positive Effekte haben.

Grundsätzliche Zielstellung ist die Automatisierung der Schleusen. Das heißt, dass nach deren Fertigstellung kein Schleusenpersonal mehr an den Schleusen tätig sein muss. Notwendig dagegen ist aber Personal in der für die Automatisierung zu errichtenden Leitzentrale.

Die Entscheidung, ob die Schleuse Schöpfung und die Stadtschleuse Eberswalde ebenfalls automatisiert werden oder als „touristischer Informationspunkt“ mit Personal erhalten bleiben, kann im weiteren Planungs- und Bauprozess getroffen werden. Berücksichtigt werden sollte auch, ob zusätzliches Personal für den Schleusenbetrieb in der Hochsaison notwendig ist. Zunächst ist vorgesehen, dass diese 2 Schleusen jeweils im Rahmen der Abarbeitung der Schleusenpakete 1 und 2 automatisiert werden.

### Unterhaltung

Hinsichtlich der technischen Unterhaltung der Schleusen wird eine vertragliche Vereinbarung angestrebt, um hierfür das WSA Eberswalde auf der Grundlage einer jährlichen Unterhaltungspauschale zu beauftragen. Daraus folgt, dass der Zweckverband in diesem Fall nur Personal für kleinere Wartungs-, Reparatur- und Pflegearbeiten benötigt.

In den ersten Jahren nach Abschluss der Baumaßnahmen ist erfahrungsgemäß der Wartungs- und Unterhaltungsaufwand geringer, zudem laufen noch die Gewährleistungsfristen für die Beseitigung von Störungen und Mängeln.

## 5. Grundsätze Finanzierungskonzept

Zielstellung des neuen Ansatzes ist es, ein für alle Mitglieder des zu gründenden Zweckverbandes finanzierbares Investitions-, Betriebs- und Unterhaltungskonzept zu entwickeln.

Zunächst wird von einer Kostenschätzung von rund 4,0 Mio € brutto Baukosten pro Schleuse für das Schleusenpaket 1 ausgegangen. Grundlage hierfür ist die Ermittlung des WSA Eberswalde aus dem Jahr 2011 (s. Pkt. 3.1).

Diese Kostenschätzung kann erst nach Vorlage der Vorplanung für das Schleusenpaket 1 aktualisiert werden.

Neben den Aufwendungen für die Baukosten sind noch die Aufwendungen für die Planungsleistungen zu berücksichtigen. Das Land hat bei Vorlage aller antragsrelevanten Unterlagen einen max. Fördersatz von 90 % der förderfähigen Bau- und Planungskosten für das Schleusenpaket 1 in Aussicht gestellt hat.

Die finanzielle Beteiligung des Bundes an den Planungs-, Bauleitungs- und Baukosten gemäß Pkt. 5.1 und 5.2 erfolgt gemäß HH-Vermerk Nr. 12 in Form eines prozentualen Festbetrages.

Der Personaleinsatz des Zweckverbandes ist auf die konkreten Anforderungen des Planungs- und Bauablaufes auszurichten.

## 5.1. Investitionen

	Anteile	Grundlage
<b>Gesamtkosten Investition</b>		
∕ Anteil Bund (HOAI-Lph 1 bis 2)	100 %	HH-Vermerk des Bundes Nr. 12
∕ Anteil Bund (HOAI-Lph 3 bis 8, Bauüberwachung, alle Baukosten)	50 %	
= förderfähige Gesamtkosten		
∕ Fördersumme Land Brandenburg (Investitionsbank Land Brandenburg)	90 %	Richtlinie GRW- I Ausbau der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur
= Eigenanteil		
∕ Anteil Landkreis Barnim	1,5 Mio €	Beschluss des Kreistages Nr. 201-15/17 vom 06.12.2017 Zweckverbandssatzung
= Eigenanteil Zweckverband		Zweckverbandssatzung

## 5.2 Personal, Betrieb und Unterhaltung

	Anteil	Grundlage
<b>Gesamtkosten Personal, Betrieb und Unterhaltung</b>		
∅ Anteil Landkreis Barnim	0,3 Mio € jährlich	Beschluss des Kreistages Nr. 201-15/17 vom 06.12.2017 Zweckverbandssatzung
∅ Bauleitungsanteil	10 %	HH-Vermerk des Bundes Nr. 12 (Bezugsbasis: Höhe der Baukosten, zeitlich begrenzt bis zur Erreichung des Betrages von 10%)
∅ Einnahmen aus touristischen Angeboten (z.B. Bootsverleih)		Zweckverbandssatzung
= Eigenanteil Zweckverband		Zweckverbandssatzung

## 6. Aufgabenträger kommunaler Zweckverband

Wie bereits im Punkt 2 erläutert, wurde die Gründung eines kommunalen Zweckverbandes gutachterlich untersucht und im Falle der Annahme des Angebotes des Bundes für die Durchführung der Investitionen, des Betriebes und der Unterhaltung als Betreiberform empfohlen.

Mit der Gründung eines kommunalen Zweckverbandes werden die Mitgliedskommunen der KAG Region Finowkanal, vorbehaltlich der entsprechenden kommunalen Beschlüsse in den Zweckverband wechseln und die KAG Region Finowkanal wird aufgelöst. Zudem hat die Gemeinde Marienwerder bereits signalisiert auch Mitglied des Zweckverbandes zu werden.

Der Landkreis Barnim wird vorbehaltlich des notwendigen Kreistagsbeschlusses ebenfalls Mitglied des Zweckverbandes. Damit ist der Landkreis nicht nur Zuwendungsgeber für Investitionen und Betrieb sondern gemeinsam mit den Mitgliedskommunen in der Verpflichtung und Verantwortung der Umsetzung aller Maßnahmen am Finowkanal und des dauerhaften und nachhaltigen Betriebes der Schleusen, woraus eine neue Qualität der gemeinsamen kommunalen Zusammenarbeit erwächst.

Der Zweckverband wird die wassertouristischen Aufgaben der KAG fortführen und darüber hinaus auch die weitaus komplexeren Leistungen der Investitionsdurchführung und des Schleusenbetriebes als Eigentümer übernehmen. In diesem Rahmen ist er auch voll verantwortlich für die komplette Mittelbewirtschaftung des Verbandes.

Die daraus erwachsenen neuen Anforderungen bedürfen eines Personalkonzepts, welches diesen gerecht wird, was sich letztendlich in der Praxis zu erweisen hat.

## 6.1 Gründung

Die Gründung des Zweckverbandes ist kommunalaufsichtlich zu genehmigen. Da der Landkreis Barnim Mitglied des Zweckverbandes werden soll, ist für die Genehmigung die Kommunalaufsicht des Ministeriums für Inneres und Kommunales (MIK) des Landes Brandenburg zuständig. Der Zweckverband entsteht am Tag nach der Veröffentlichung der Verbandssatzung durch die Kommunalaufsicht des MIK.

## 6.2 Personalkonzept

Das Personalkonzept zielt darauf ab, dass beim Zweckverband ausreichend Fachpersonal sowohl für die Umsetzung des anspruchsvollen Investitionsprogramms einschließlich des Controllings als auch für die Durchführung des Betriebes vorhanden ist. Trotzdem wurde die Prämisse eines „schlanken Ansatzes“ verfolgt, die klare Entscheidungslinien und eine direkte Aufgabenzuordnung und -wahrnehmung ermöglicht.

Die von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Dr. Heilmaier & Partner GmbH vorgeschlagene Personalstruktur in dem im Pkt. 2 genannten Umsetzungsplan ging von anderen Annahmen für den Investitionszeitraum und den Betrieb aus. Auf Grund der neuen Rahmenbedingungen gibt es zu dieser Vorlage Abweichungen.

Für den Zweckverband ist zunächst folgendes Personal jeweils in Vollzeit konzipiert:

<b>Funktion</b>	<b>Aufgabe</b>
Verbandsvorsteher/in	Gesamtleitung, Koordinierung und Ablauforganisation, Vorbereitung der Entscheidung der Verbandsversammlung, Verhandlungsführung,
3 Projektingenieur(e)innen (PI)	Wahrnehmung der kompletten Auftraggeberfunktionen, Planung und Baudurchführung für die Schleusenpakete, Dem Planungs- und Bauablauf folgend werden die PI 1 und 2 bereits ab dem ersten Geschäftsjahr benötigt, die Einstellung des PI 3 ist zunächst erst für Oktober 2021, unmittelbar vor Beginn der Bauphase für das Schleusenpaket 1, konzipiert.
Mitarbeiter/in Controlling	Zuständigkeit für die Mittelbewirtschaftung, Investition und Betrieb, Fördermittelabwicklung, verantwortlich für die Buchführung aller Einnahmen und Ausgaben (Bund / Land / Landkreis / Kommunen / Unternehmen und sonstige Auftragnehmer),
3 Technische Mitarbeiter/innen	Wahrnehmung von technischen Aufgaben an Schleusen, Überwachung / Steuerung in der Leitzentrale

Schleusen / Leitzentrale (Technische MA)	<p>Es ist vorgesehen, dass die Technischen MA erst nach Abarbeitung des Schleusen-paketes 1 und vollständiger Automatisierung einschließlich der Schleuse Schöpfurt für den Betrieb eingestellt werden.</p> <p>Benötigt werden in der Leitzentrale zur Abdeckung der wöchentlichen Bedienzeiten nach Erfahrung des WSA 2,5 Personalstellen. In der verbleibenden Arbeitszeit (halbe Stelle) könnten wassertouristische Aufgaben wahrgenommen werden. Zudem sollten außerhalb der Saison allgemeine technische sowie wassertouristische Aufgaben auch in Vorbereitung der nächsten Schleusensaison erfüllt werden.</p>
Schleusenbetriebspersonal	<p>Verantwortlichkeit für die Bedienung der Schleusen, einfache Wartungsaufgaben und die Informationen der Wassertouristen</p> <p>Die Anzahl der notwendigen Schleusenwärter ist abhängig vom Bauablauf. Während der Bauarbeiten bzw. nach Automatisierung ist keine direkte manuelle Bedienung der Schleusen mehr zwingend vorgesehen. Falls in der Hochsaison dennoch Personalbedarf besteht, so sind hierfür die Entscheidungen zu treffen.</p>

Die weiteren Entscheidungen zum Personaleinsatz bleiben dem zu gründenden Zweckverband und der Verbandsversammlung vorbehalten.

Abschließend ist festzuhalten, dass die Umsetzung dieses Projektplanes weiterer wichtiger Entscheidungen und kommunaler Beschlüsse sowie Vereinbarungen zwischen den Beteiligten bedürfen.

Die Umsetzung wird dann erfolgreich sein, wenn der Erhalt der dauerhaften motorisierten Schiffbarkeit des Finowkanals gemeinsame Zielstellung und Grundlage der Zusammenarbeit aller Beteiligten von Bund, Land, Landkreis und Kommunen ist und die Kommunen und der Landkreis für die Übernahme dieser anspruchsvollen Aufgabe die notwendige Unterstützung des Bundes und des Landes Brandenburg erhalten.