Studie zum Wassertourismus

Wirtschaftliche Auswirkungen der Sperrung einer zentralen Schleuse auf den Wassertourismus und die Region am Beispiel Schleuse Zaaren

IHK Potsdam

IHK Ostbrandenburg

IHK Die IHKs in Mecklenburg-Vorpommern

Havelland. Stille Deine Sehnsucht

RUPPINER SEENLAND

win Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg

Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.

Tourismusverband Mecklenburgische Seenplatte e.V.

PROJECT M

Wirtschaft. Mach es in Brandenburg.

Wirtschaftliche Auswirkungen der Sperrung einer zentralen Schleuse auf den Wassertourismus und die Region am Beispiel Schleuse Zaaren

Bericht

01. März 2020

Geschäftsführer:
Dipl.-Kfm. Cornelius Obier

Wissenschaftliche Leitung:
Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack

Büro Hamburg
Gurlittstraße28
20099 Hamburg
Tel. 040.4 19 23 96 0
Fax 040.4 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
Berlin/Brandenburg
Tel. 0175-5957603
Matthias.wedepohl@projectm.de

www.projectm.de

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ziele der Studie 3

2. Methodischer Bearbeitungsansatz 5

3. Wirtschaftsfaktor Wassertourismus 6

4. Situationsbeschreibung 9

4.1 Kurzchronik Schleusensperrung Zaaren 9

4.2 Räumliche Situation 9

5. Auswirkungen Schleusensperrung auf den Wassertourismus 10

5.1 Auswirkungen auf die Gewässerfrequentierung 11

5.2 Auswirkungen auf die Wassertourismusbranche 14

5.3 Folgen für Anrainerorte und nachgelagerte Branchen.. 19

5.4 Fazit: Auswirkungen der Schleusensperrung 20

6. Schlussfolgerungen 22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wirtschaftliche Folgeeffekte Bootstourismus 3

Abbildung 2: Gewässerkarte Untersuchungsraum 5

Abbildung 3: Umsätze Bootstourismus in der Brandenburgischen Seenplatte 6

Abbildung 4: regionale Wertschöpfung des Bootstourismus 7

Abbildung 5: Sportbootschleusungen 2018 auf OHW,Nebengewässern und MHW11

Abbildung 6: Summe Sportbootschleusungen auf OHW, Nebengewässern und MHW 12

Abbildung 7: Sportbootschleusungen 2018 zu 2019 an einzelnen Schleusen 12

Abbildung 8: Verteilung Geschäftsfelder der Befragten 14

Abbildung 9: Buchungsrückgänge 15

Abbildung 10: Kundenreaktionen 16

Abbildung 11: Betriebliche Auswirkungen 17

Abbildung 12: Regionaler Imageschaden und Folgewirkungen auf den Wassertourismus. 18

1. Anlass und Ziele der Studie

Die Wasserstraßeninfrastruktur hat für den Wirtschaftsfaktor Wassertourismus eine herausragende Bedeutung. Sie ist unverzichtbare Grundlage für die Ausübung des Bootstourismus und Initial für wirtschaftliche Effekte weit über den eigentlichen Bootstourismus hinaus, wie die folgende Abbildung verdeutlicht.

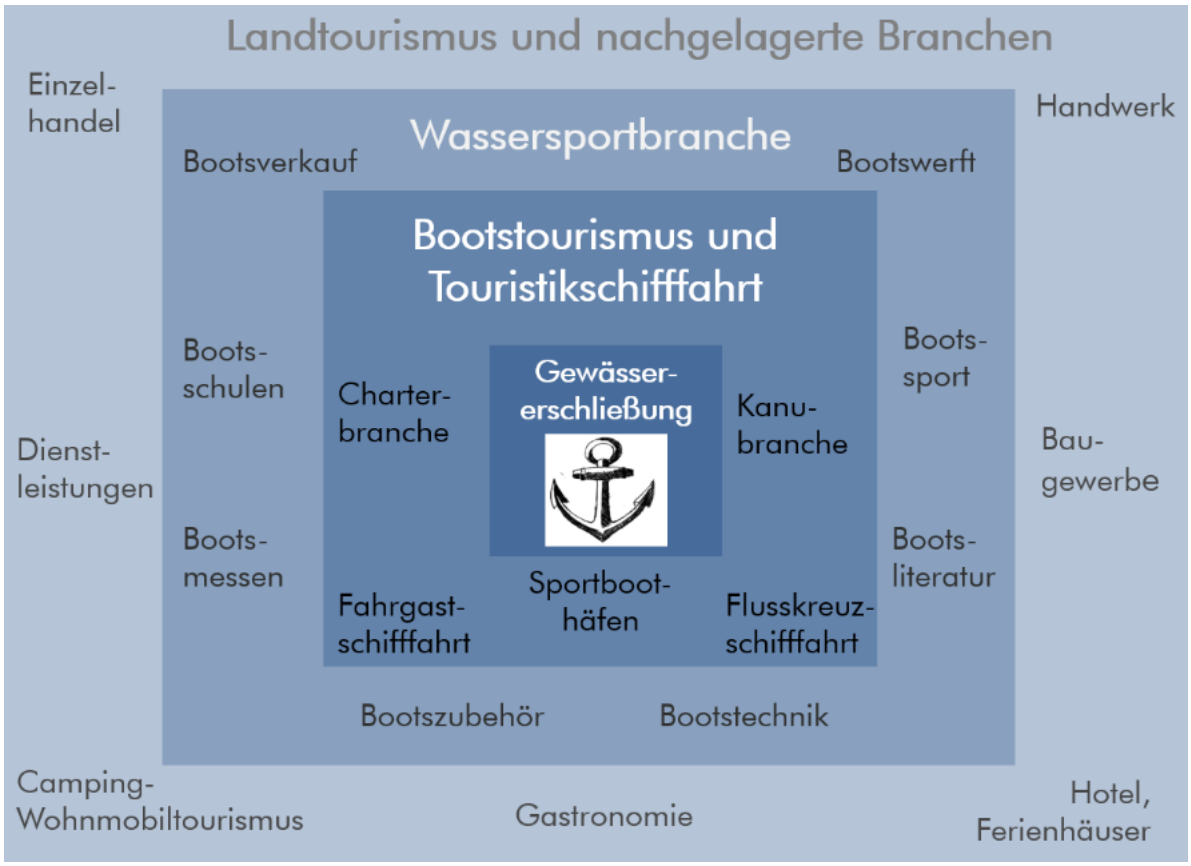


Abbildung 1: Wirtschaftliche Folgeeffekte Bootstourismus, eigene Darstellung Project M 2014

Der Wassertourismus in Brandenburg ist eine seit drei Jahrzehnten andauernde Erfolgsgeschichte. Sowohl vor dem Hintergrund der im Rahmen der Studie „Wirtschaftliche Effekte des Wassertourismus“[1] (im weiteren Verlauf IHK-Studie) ermittelten optimistischen Anbietererwartungen als auch der hohen Wiederkehrpotenziale bei den motorisierten Bootsurlaubern[2] kann von weiterhin guten Marktperspektiven für den Wassertourismus in Brandenburg ausgegangen werden. So gut wie alle Befragten (97,5 %) möchten einen weiteren Bootsurlaub in Brandenburg durchführen, davon 61 % sogar sicher (weit überdurchschnittlich hoher Wert für eine Urlauberbefragung).

Die Fortschreibung der Erfolgsgeschichte Wassertourismus setzt voraus, dass die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die gewässerseitige Nutzung erhalten bleiben. Dazu zählt im besonderen

[1] Project M 2014 im Auftrag der IHKs Berlin und Brandenburg und Partner
[2] Bootsurlauberbefragung Project M 2017 im Auftrag der Wassertourismusinitiativen Nordbrandenburg (WIN), Potsdamer-Brandenburger Havelseen (WIR) und Flusslandschaft Untere Havelniederung (FUN)

Maße die Bewahrung einer durchgängigen Befahrbarkeit der Wasserstraßen, da Bootsurlauber anders als Radfahrer oder Wanderer in der Regel nicht auf Alternativstrecken ausweichen können. Schon die Schließung nur einer Schleuse führt deshalb dazu, dass Gewässerbereiche nicht mehr für den motorisierten Bootsverkehr erreichbar sind oder Transitverkehre unterbrochen werden. **Eine durchgängige Befahrbarkeit von Wasserwanderrouten ist damit Grundvoraussetzung für die Ausübung des Bootstourismus**. Ist diese nicht mehr gegeben, führt das zwangsläufig zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Wassertourismus und damit auch der damit verbundenen regionalwirtschaftlichen Potenziale.

Nachdem mit der Schließung der Schleuse Kannenburg im Dezember 2017 bereits die Templiner Gewässer für den motorisierten Bootsverkehr bis voraussichtlich 2022 nicht mehr von der Oberen Havel-Wasserstraße (kurz OHW) erreichbar sind, hat die für alle Betroffenen in diesem zeitlichen Ausmaß unerwartete Schließung der Schleuse Zaaren über die gesamte Bootssaison 2019 das Revier in seinem „Herzen“ getroffen. Die Verbindung des gesamten Bootsverkehrs von Berlin zur Mecklenburgischen Seenplatte und umgekehrt wurde damit abgeschnitten. Anders als bei der Schleuse Kannenburg, wo die Auswirkungen mit den Templiner Gewässern in erster Linie ein abgrenzbares Gewässersystem betreffen zieht die nicht mehr mögliche Passierbarkeit einer Schleuse auf einer Hauptwasserstraße wie Zaaren Konsequenzen für die gesamte Gewässerregion nach sich. In welchem Ausmaß und wie sich das auf die Wassertourismusbranche und nachgelagerte Branchen auswirkt, soll im Rahmen dieser Studie genauer untersucht werden. Zu diesem Zweck haben die IHKs Potsdam, Ostbrandenburg und Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam mit der WIN, dem Bundesverband Wassersportwirtschaft und den Tourismusverbänden Ruppiner Seenland, Mecklenburgische Seenplatte und Havelland das Büro Project M beauftragt, diese Auswirkungen genauer zu untersuchen.

Ziel der Untersuchung ist es, zum einen Ausmaß und Konsequenzen der wirtschaftlichen Auswirkungen für Anbieter und Region zu ermitteln und zum anderen aus dem Fall Zaaren Schlussfolgerungen und Lehren zu ziehen, wie künftig ähnliche Situationen vermieden werden können. Die Schleuse Zaaren steht in diesem Verständnis auch exemplarisch für andere Schleusen auf Hauptwasserstraßen mit hohen touristischen Verkehren. Gegenstand der Studie ist explizit nicht, Verantwortlichkeiten für die Sperrung der Schleuse Zaaren zu untersuchen.

Darüber hinaus soll diese Studie auch einen Anstoß geben, um in der längerfristigen Perspektive einen Gedankenprozess im Hinblick auf andere Bewirtschaftungsstrukturen von Nebenwasserstraßen mit ausschließlicher Nutzung durch die Freizeitschifffahrt zu initiieren, die besser und nachhaltiger an den touristischen Belangen ausgerichtet sind.

2. Methodischer Bearbeitungsansatz

Die Erfassung der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der Schleusensperrung basiert auf drei methodischen Ansätzen:

1. Einer Befragung der in der Region ansässigen Charterbetriebe und Sportboothäfen.
2. Zahlreicher Telefoninterviews mit nachgelagerten Betrieben (Gastronomie, Einzelhandel, Freizeit- und Kultureinrichtungen) entlang der Oberen Havel-Wasserstraße zwischen Zehdenick und Fürstenberg sowie den Touristinformationen in den Anrainerorten.
3. Einer Auswertung der Schleusenzahlen im gesamten Gewässerbereich nördliches Brandenburg und Mecklenburgische Seenplatte im zeitlichen Vergleich zu 2018.

In einem ersten Schritt wurden alle in der Brandenburgischen Seenplatte[3] am Markt präsenten 47 Vercharterer und 58 kommerziellen Sportboothäfen ermittelt. Von Project M wurde in Abstimmung mit den Auftraggebern ein Fragebogen mit folgenden inhaltlichen Schwerpunkten ausgearbeitet (Rücklauf 41 Fragebögen):

- Auswirkungen auf Buchungen, Umsatz und Geschäftsbetrieb
- Reaktion der Kunden
- Folgewirkungen für Betriebe und Region

Abbildung 2: Gewässerkarte Untersuchungsraum, TMB Brandenburg 2019

[3] Von der Region neu eingeführte wassertouristische Dachmarke für die Vermarktung der Gewässer im nördlichen Brandenburg (entspricht Gebietskulisse Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg).

3. Wirtschaftsfaktor Wassertourismus

Um die ökonomischen Konsequenzen der Sperrung einer Schleuse auf einer zentralen Wasserstraße wirklich nachvollziehen zu können, ist es sinnvoll, zunächst die Bedeutung des Wirtschaftsfaktors Wassertourismus zu erläutern. In der Vergangenheit gab es hierzu zwei Studien, zum einen auf Bundesebene[4], zum anderen für den Raum Berlin-Brandenburg[5]. Die Studie zu den wirtschaftlichen Potenzialen in Deutschland geht für die gesamte Wassersportbranche von einem jährlichen Bruttoumsatz in Höhe von 4,2 Mrd. Euro aus. In der enger gefassten, ausschließlich den kommerziellen Bootstourismus berücksichtigenden IHK-Studie zu den wirtschaftlichen Effekten des Bootstourismus in Berlin und Brandenburg wurde ein jährlicher Bruttoumsatz von 200 Mio. Euro ermittelt (ohne Berücksichtigung des privaten Eignerbootsverkehrs, der Tagesvermietung von Booten, der Vereine und der über die Liegeplatzvermietung hinaus gehenden Hafendienstleistungen).

Eine aktuelle, noch unveröffentlichte Studie von Project M im Auftrag der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg zu den wirtschaftlichen Effekten des Wassertourismus in der Brandenburgischen Seenplatte kommt zu dem Ergebnis, dass allein der Bootstourismus dort jährlich einen Bruttoumsatz in Höhe von 56,9 Mio. Euro erwirtschaftet, der sich wie folgt verteilt[6]:

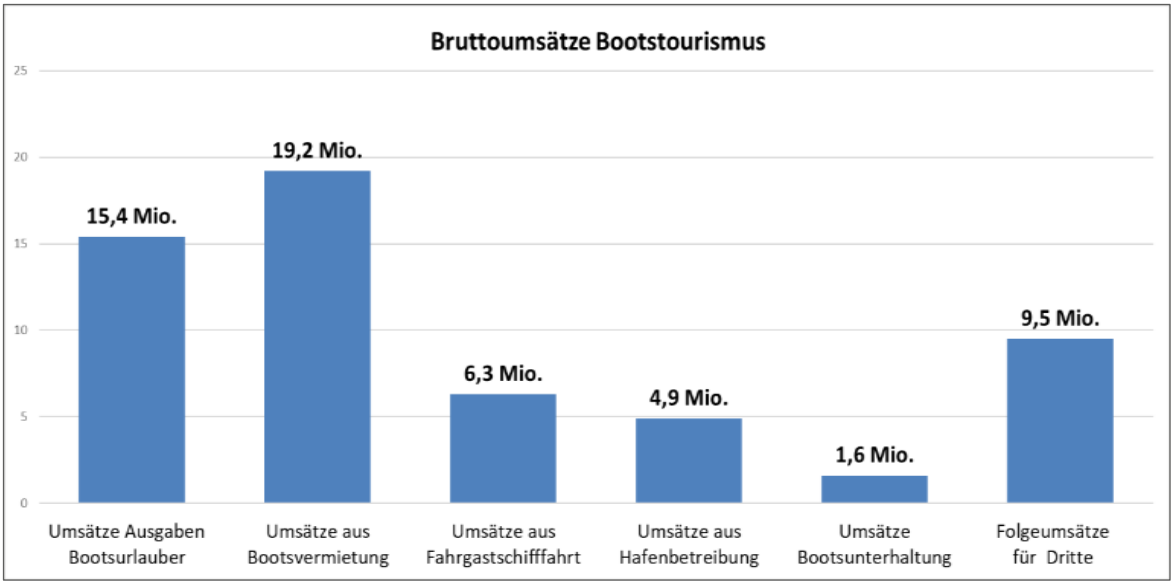


Abbildung 3: Umsätze Bootstourismus in der Brandenburgischen Seenplatte

Diese Zahlen unterstreichen die wirtschaftliche Bedeutung des Wassertourismus insbesondere wenn man noch berücksichtigt, dass dieser in zum Großteil strukturschwachen, überwiegend ländlich strukturierten Gewässerregionen ohne nennenswerte über den (Wasser)Tourismus hinausgehende Potenziale bzw. Alternativen stattfindet.

[4] Wirtschaftliche Potenziale Wassertourismus in Deutschland, media mare im Auftrag Bundewirtschaftsministerium 2016
[5] Wirtschaftliche Effekte Wassertourismus in Berlin + Brandenburg, Project M im Auftrag der IHK´s Brandenburg und Berlin 2015
[6] Die 1,6 Mio. Umsatz aus der Wassersportbranche spiegeln allein die Umsätze aus der Bootsunterhaltung und nicht den Bootsverkauf, Bootsreparaturen usw. wider und damit nur ein Bruchteil des Gesamtumsatzes. Die Folgeumsätze ergeben sich aus Investitionen und Betreibung der wassertouristischen Betriebe

Der Bootstourismus ist durch seine hohe regionale Wertschöpfung gerade in strukturschwachen, ländlichen Regionen ein unverzichtbarer Wirtschaftsfaktor, wie die folgende Grafik deutlich macht. Von den Ausgaben der Bootstouristen profitieren nicht nur die wassertouristischen Anbieter wie Bootsverleiher und Hafenbetreiber, sondern auch Handel, Gastronomie, Kultur und Freizeitanlagen in den Anrainerorten (1. Umsatzstufe).

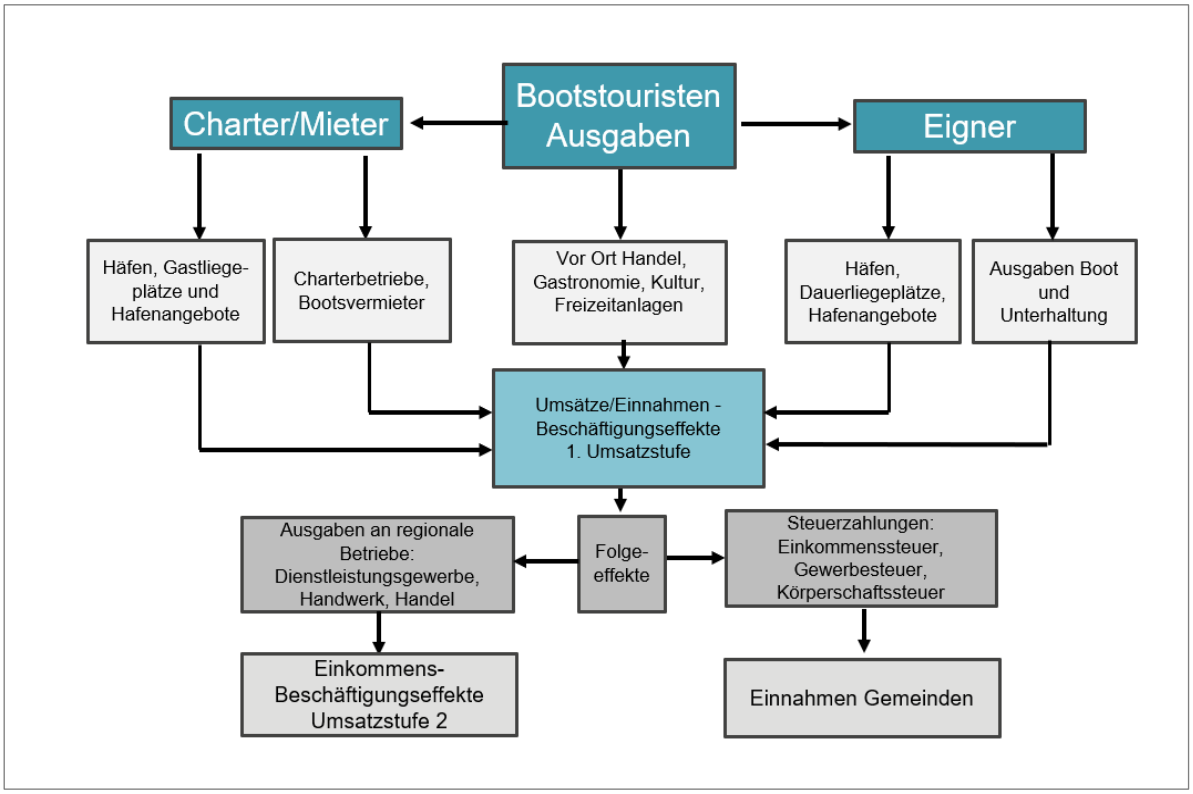


Abbildung 4: regionale Wertschöpfung des Bootstourismus, eigene Darstellung Project M

Aufgrund der hohen Vernetzung des Bootstourismus mit nachgelagerten Branchen profitieren auch ortsansässige Betriebe aus dem Dienstleistungsgewerbe, Handwerk oder Handel (2. Umsatzstufe) vom Wassertourismus. Die IHK- Studie „Wirtschaftliche Effekte des Wassertourismus in Berlin und Brandenburg“ hat ermittelt, dass der Bootstourismus durch sehr hohe Regionalisierungsquoten gekennzeichnet ist, also der Anteil der Betriebsausgaben der wassertouristischen Anbieter im hohen Maße in der 2. Umsatzstufe weiteren Betrieben aus der Region zu Gute kommt:

- Im Charterbereich verbleiben 92 % der an externe Betriebe gehenden Betreiberkosten in der Region, in der Investition sind es noch 43 %
- Im Kanubereich Betreibung 97 %, Investition 57 %
- Sportboothäfen Betreibung 95 %, Investition 87 %

Mindestens genauso wichtig ist die Initialfunktion durch eine funktionierende wassertouristische Infrastruktur, indem sie privatwirtschaftliche Folgeinvestitionen, sei es in den Bootscharter oder auch in Hotelanlagen, generiert mit Folgewirkungen selbst für den Einzelhandel, wie das Beispiel des Nettomarktes in Zerpenschleuse zeigt. Erst die wassertouristische Erschließung des Langen Trödel hat die Großinvestition in das Hafendorf Zerpenschleuse bewirkt. Die daraus resultierende Nachfrage hat wiederum dazu geführt, dass sich vor Ort ein Supermarkt angesiedelt hat, für dessen Investitionsentscheidung allein die lokale Kaufkraft nicht ausgereicht hätte.

© 2020 PROJECT M GmbH

Bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung des Wassertourismus wenig hilfreich ist ein Vergleich mit anderen Branchen, da diese für die überwiegend strukturschwachen Gewässerregionen in der Regel keine regionalwirtschaftliche Option darstellen. Auch die häufiger von den Schifffahrtsbehörden geäußerte Gegenüberstellung mit der Binnenschifffahrt beispielsweise auf dem Rhein ist deshalb wenig zielführend. **Die Einordnung des Wassertourismus als Wirtschaftsfaktor ist vor diesem Hintergrund allein im Kontext der regionalwirtschaftlichen Potenziale aussagekräftig. Vor dem Hintergrund der überwiegend strukturschwachen, stark ländlich geprägten Gewässerregionen/Reviere mit überschaubaren sonstigen regionalwirtschaftlichen Potenzialen leistet der Wassertourismus einen bedeutenden wirtschaftlich Beitrag für die Strukturentwicklung im ländlichen Raum.**

Um die Tragweite der direkten wirtschaftlichen Auswirkungen einer Schleusensperrung wie Zaaren für die Wassertourismusbranche, Einzelhandel und Gastronomie in den Anrainerorten richtig einordnen zu können, ist neben dem regionalen Kontext auch die saisonale Bedeutung zu berücksichtigen. Der Umsatz aus dem Bootstourismus wird ausschließlich im Sommerhalbjahr erwirtschaftet, insbesondere in der Hauptsaison von Juni bis August. In etwas abgeschwächter Form gilt dies auch für die Gastronomiebetriebe und Teile des Einzelhandels in den Anrainerorten. Wie die telefonischen Interviews ergeben haben (siehe Gliederungspunkt 5.3), ist der Bootstourismus für viele privat geführte Geschäfte in den Anrainerorten vor dem Hintergrund der begrenzten örtlichen Kaufkraftpotenziale für die wirtschaftliche Existenz unverzichtbar. Viele Betriebe müssen in den Sommermonaten ausreichend Einnahmen erzielen, um das umsatzschwache Winterhalbjahr zu überstehen. Wenn diese Einnahmen aufgrund einer Schleusensperrung massiv wegfallen, hat dies für viele Betriebe eine existenzielle Bedrohung zur Folge.

4. Situationsbeschreibung

4.1 Kurzchronik Schleusensperrung Zaaren

Die Schleuse Zaaren ist eine von 18 überwiegend automatisierte Schleusen entlang der Oberen Havel-Wasserstraße (kurz OHW) bei Gewässerkilometer 36,08. Rund 10.000 Sportboote passieren jährlich die Schleuse Zaaren und verteilen sich in etwa hälftig auf Tal- und Bergfahrten.

Die Schleuse war im hohen Maße sanierungsbedürftig, so dass das WSA Eberswalde eine vollständige Sanierung der Schleuse für die Wintersaison 2018/19 beschlossen hat. Beginn der Bauarbeiten war im Herbst 2018. Laut WSA Eberswalde haben nicht vorhersehbare Munitionsräumarbeiten und die schwierige Baugrundsituation zu den erheblichen Verzögerungen geführt. Der ursprünglich für das Frühjahr vorgesehene Öffnungstermin musste zweimalig verschoben werden, zunächst auf Anfang August und dann auf Oktober. Auch der Herbsttermin konnte letztendlich nicht gehalten werden. Möglich gemacht werden konnte lediglich eine gut dreiwöchige Öffnung im November, um damit Charterbetrieben und Eignern die Möglichkeit einzuräumen, ihre Boote auf dem Wasserweg zu verlegen. Da wenige Tage nach der Öffnung der Schleuse Zaaren am 7. November 2019 auf dem Oder-Havel-Kanal bei Oranienburg eine Kampfmittelberäumung durchgeführt werden musste, verblieb für Fahrten nach Berlin bzw. in umgekehrte Richtung lediglich ein Zeitfenster von vier Tagen so dass der Probebetrieb nicht den gewünschten Effekt bewirken konnte. Nach aktuellem Kenntnisstand soll die Schleuse ab Anfang April 2020 wieder geöffnet sein.

4.2 Räumliche Situation

Um mit dem motorisierten Boot aus südlicher Richtung aus Berlin oder aus östlicher Richtung über Finowkanal/Langer Trödel in die Fürstenberger und Rheinsberger Gewässer sowie Mecklenburgische Seenplatte zu fahren bzw. auch in umgekehrter Richtung muss zwingend die Schleuse Zaaren passiert werden (siehe Karte Seite 5). Eine Umfahrung über Untere Havel Wasserstraße, Elbe, Müritz-Elde-Wasserstraße, Müritz-Havel-Wasserstraße ist zwar möglich, bedeutet aber einen Streckenumweg von mehr als 400 Kilometern (Berlin nach Fürstenberg).

Die Schließung nur einer Schleuse auf dem Hauptwasserweg OHW führt dazu, dass motorisierte Boote aus Richtung Süden nicht weiter in die Mecklenburgische Seenplatte fahren können bzw. Boote aus den nördlich davon gelegenen Gewässern nicht weiter nach Berlin und in andere Brandenburger Gewässerregionen gelangen. Die befahrbaren Streckenpotenziale werden damit deutlich kürzer und für einen Bootsurlaub, für den in der Regel „der Weg das Ziel ist“, auch unattraktiver. Erschwerend hinzu kommt, dass durch die ebenfalls sanierungsbedingte Schließung der Schleuse Kannenburg auch die Templiner Gewässer als Zielrevier nicht zur Verfügung standen.

Das Alleinstellungsmerkmal „größtes zusammenhängendes Gewässersystem Europas“ konnte damit 2019 nicht mehr eingelöst werden. Auch die europaweit einzigartige Umfahrt über Obere

Havel-Wasserstraße, Müritz-Havel-Wasserstraße, Müritz-Elde-Wasserstraße, Elbe, Untere Havel Wasserstraße und Oder-Havel-Kanal war damit nicht mehr befahrbar.

Von der Sperrung betroffen waren nicht nur motorisierte Sportboote (Charter- und Eignerboote), sondern ebenfalls Flusskreuzfahrten zwischen Müritz und Berlin. Da im motorisierten Bootstourismus auf keine nahen Streckenalternativen ausgewichen werden kann, führt allein die Schließung einer einzigen Schleuse dazu, dass der komplette motorisierte Sportboot-Transitverkehr unterbrochen wird. Touren mit dem Kanu sind davon hingegen weniger betroffen, zum einen aufgrund des deutlich geringeren Distanzverhaltens, zum anderen weil in der Regel Kanuten die Möglichkeit haben, die Kanus an den Schleusen zu umtragen oder wie in Fürstenberg einen Kanu-Fisch-Pass zu nutzen.

Schleuse Zaaren, Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde.

5. Auswirkungen der Schleusensperrung auf den Wassertourismus

5.1 Gewässerfrequentierung

Aussagekräftiger Indikator zur Bemessung der Folgen der Schleusensperrung auf den Bootsverkehr sind die vom WSA Eberswalde jährlich erfassten Sportbootszahlen[7] an den einzelnen Schleusen. Von zentralem Interesse sind in diesem Zusammenhang zwei Fragen, die nachfolgend untersucht werden sollen:

1. Hat die Schleusensperrung zu einer Reduzierung der Bootsverkehre geführt und wenn ja, in welchem Ausmaß?
2. Hat die Schleusensperrung möglicherweise zu einer Verlagerung von Bootsverkehren geführt, d. h. haben andere Gewässerbereiche evtl. davon profitiert oder sind für das gesamte Gewässersystem Brandenburgische und Mecklenburgische Seenplatte Rückgange festzustellen?

Die Addition aller Sportbootschleusungen auf der Oberen Havel-Wasserstraße und der Müritz-Havel-Wasserstraße ergibt für 2018 eine Zahl von 316.008 Sportbooten (alle motorisierten Sportboote und Kanus, keine differenzierte Erfassung), die sich wie folgt auf die einzelnen Schleusen verteilt:

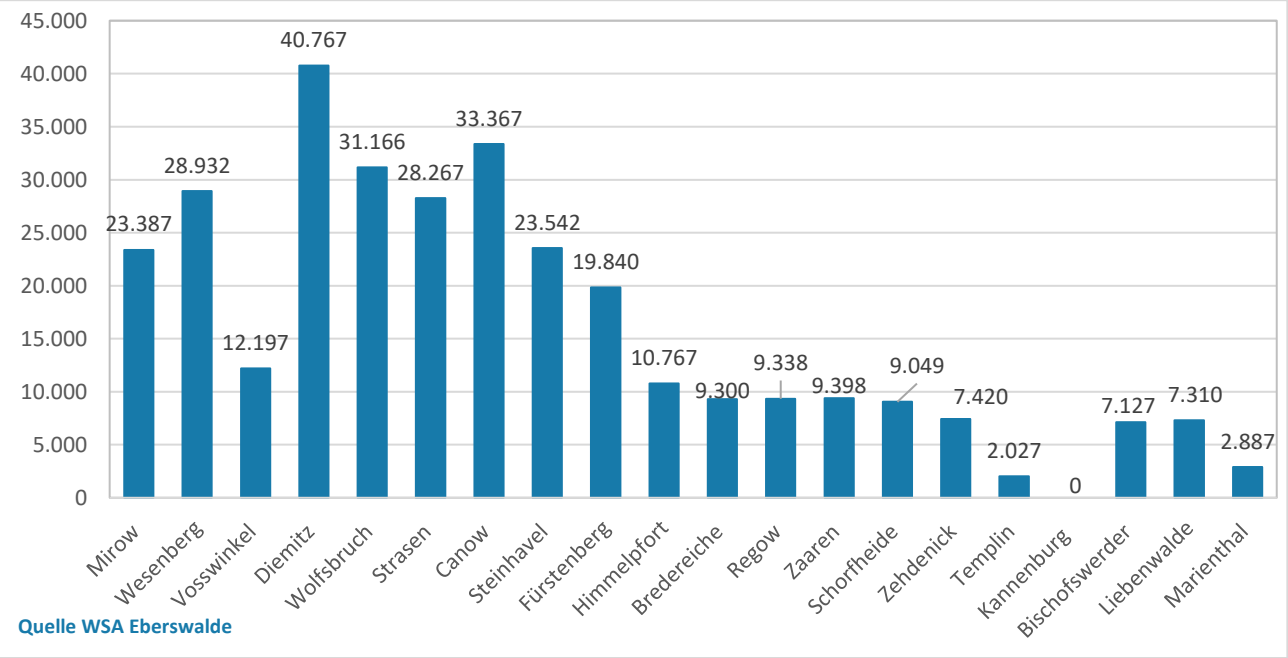


Abbildung 5: Sportbootschleusungen 2018 auf der OHW und Nebengewässer sowie MHW

[7] Sowohl motorisierte Boote als auch Kanus. Da keine nach Bootstyp differenzierte Erfassung erfolgt, lässt sich keine belastbare Aussage zu den Anteilen am Gesamtaufkommen treffen.

Absoluter Spitzenreiter ist die in Mecklenburg-Vorpommern liegende Schleuse Diemitz mit über 40.000 Sportbooten, in Brandenburg die Schleuse Wolfsbruch mit gut 31.000 Sportbootschleusungen.

Seit 2010 bewegt sich die Gesamtanzahl ohne größere Schwankungen stabil zwischen 300.000 und 316.000 Sportbootschleusungen wie die folgende Abbildung zeigt.

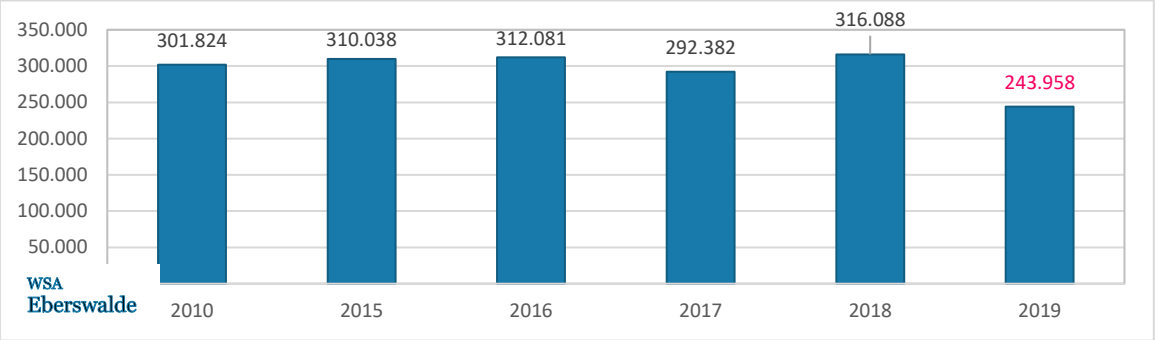


Abbildung 6: Summe Sportbootschleusungen auf OHW und Nebengewässer sowie MHW

Im Jahr 2019 liegt die Zahl mit 243.958 Sportbooten deutlich niedriger als in den Vorjahren. In der Summe aller Schleusen bedeutet dies einen Rückgang von 23 %, auf der Hauptwasserstrecke von Liebenwalde bis Wolfsbruch sogar um 35 %.

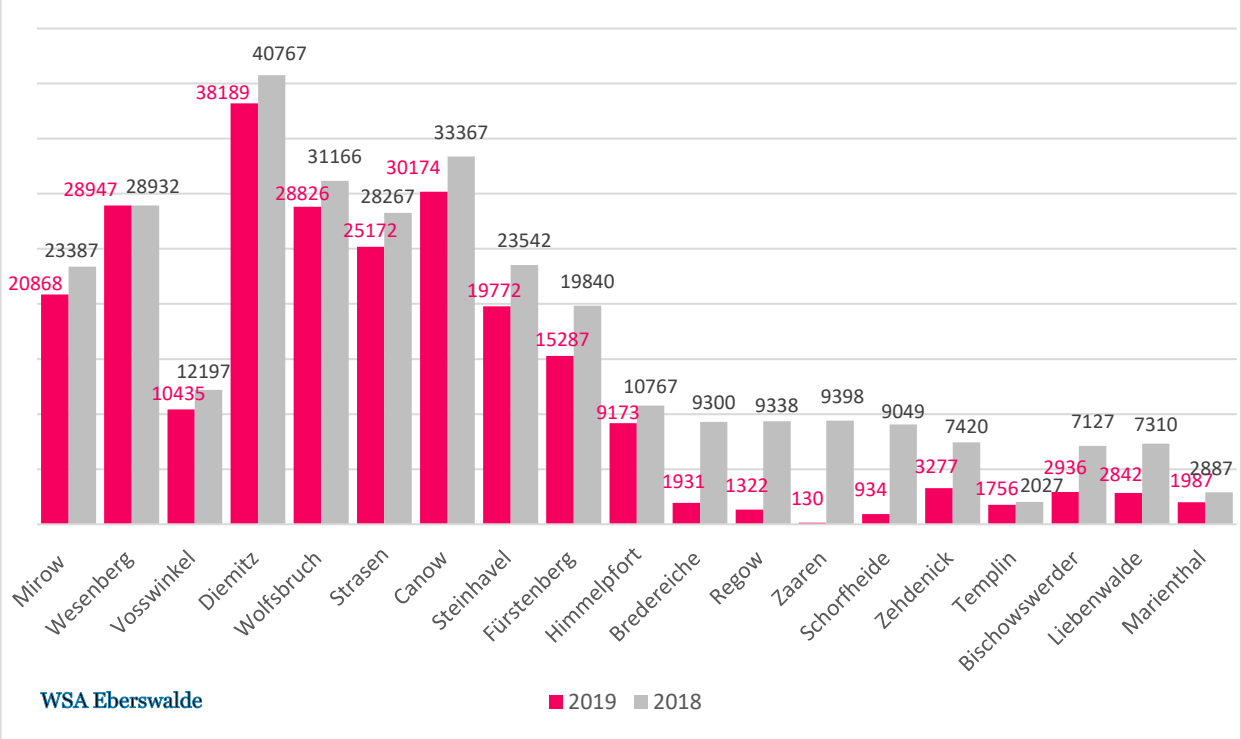


Abbildung 7; Veränderungen Sportbootschleusungen 2018 zu 2019 an den einzelnen Schleusen

Da sowohl 2018 als auch 2019 ein für den Wassersport sehr guter, langanhaltender Sommer vorherrschte, dürfte die Schließung der Schleuse Zaaren hierfür der Hauptgrund sein (2018 mit 830 und 2019 mit 810 Sonnenstunden. 2017 nur 660, daher vermutlich die geringeren Bootszahlen).

Auswirkungen sind im gesamten Bereich der Brandenburgischen und Mecklenburgischen Seenplatte zu verzeichnen. Selbst an der Schleuse Mirow an der Müritz-Havel-Wasserstraße war der

Sportbootverkehr in den Schleusen um 11 % rückläufig. Im 27 Gewässerkilometer von der Schleuse Zaaren entfernt liegenden Fürstenberg ist der Sportbootverkehr um ein Viertel zurückgegangen.

Die Ergebnisse der Befragung (siehe Gliederungspunkt 5.2) legen nahe, dass sich die Rückgänge zum Großteil durch weniger motorisierten Mehrtages-Bootsverkehr erklären und nur zum kleinen Teil durch motorisierten Tagestourismus und Kanutourismus. Dafür spricht, dass die Schleuse Zaaren für Tagestouren beispielsweise aus Fürstenberg oder Rheinsberg aufgrund der weiten Entfernung anders als für mehrtägige Touren keinen entscheidenden Einfluss hat, zumal Bootsbesitzer beispielsweise aus Fürstenberg die OHW auch flussaufwärts zu befahren. Auch für Kanuten ist aufgrund des deutlich geringeren Distanzverhaltens die Schleuse Zaaren weniger relevant. In Fürstenberg kommt hinzu, dass erfahrungsgemäß die große Mehrheit der Kanuten den dortigen Fisch-Kanu-Pass und nicht die Schleuse nutzen. **Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass der Rückgang der Schleusenzahlen fast ausschließlich aus dem motorisierten Bootsverkehr (Mehrtagesfahren) resultiert, d. h. von der Schleusensperrung ist in aller erster Linie der motorisierte Bootstourismus betroffen.**

Da im gesamten Jahr 2019 für motorisierte Bootsverkehre aus dem Berliner Raum keine direkte Möglichkeit für eine mehrtägige Tour in das nördliche Brandenburg bestand, stellt sich die Frage, ob dafür alternativ andere Gewässerbereiche wie die Ruppiner Gewässer oder der Finowkanal als Zielrevier ausgewählt wurden und von der Sperrung vielleicht sogar profitieren konnten. Wie die dortigen Sportbootschleusenzahlen zeigen, war dies aber nicht der Fall. So hat der Finowkanal einen Rückgang von 7 % zu verzeichnen, die Werbelliner Gewässer um 10 %, die Ruppiner Gewässer sogar um 27 %. Der starke Rückgang des Sportbootverkehrs in der Schleuse Pinnow, dem Eingangstor zu den Ruppiner Gewässern, ist sicherlich nicht nur auf die Sperrung von Zaaren zurückzuführen, sondern die Fortsetzung eines seit Jahren anhaltenden rückläufigen Trends, bedingt durch die eingeschränkte Befahrbarkeit des Ruppiner Kanals für Sportboote mit größerem Tiefgang aufgrund der dortigen Verschlammung.

Da wetterbedingte Ursachen ausgeschlossen werden können, spricht vieles dafür, dass die Sperrung der Schleuse Zaaren negativ auch auf eigentlich nicht direkt davon betroffene Gewässer wie Finowkanal und Werbelliner Gewässer ausgestrahlt hat, diese also keineswegs als Streckenalternative ausgewählt wurden. Anders als vielleicht vermutet, konnten Finowkanal und Werbelliner Gewässer nicht von der Sperrung der Schleuse Zaaren durch eine Verlagerung des Bootsverkehrs profitieren, trotz der über den Langen Trödel guten Anbindung an die OHW. Vor dem Hintergrund der in der Kombination OHW, Langer Trödel, Finowkanal, Werbellinkanal und Oder-Havel-Kanal entstandenen attraktiven Rundfahrtmöglichkeit ist diese Erkenntnis einigermaßen ernüchternd. Dies findet seinen Ausdruck auch in den Zahlen der Schleuse Zerpenschleuse am Langen Trödel. Während von 2017 zu 2018 noch ein kräftiger Anstieg um 50 % festzustellen war von 1.176 zu 1.764 geschleusten Booten, hat sich die Zahl der Boote von 2018 zu 2019 leicht rückläufig entwickelt.

Offensichtlich wurde am Markt die Sperrung der Schleuse Zaaren undifferenziert auf die gesamte Region übertragen, ohne sich genau nach Alternativrouten zu erkundigen. Dafür sprechen auch die rückläufigen Zahlen an der Müritz-Havel-Wasserstraße. Vor dem Hintergrund der in der Bootsurlauberfragung von 2017 ermittelten sehr guten Markterwartungen (97,5 % der Befragten wollen erneut einen Bootsurlaub in der Brandenburgischen Seenplatte machen) ist wahrscheinlich, dass

potenzielle Bootsurlauber, die einen Bootsurlaub ins Auge gefasst hatten, diesen nicht weiterverfolgt haben. Die Sperrung von Zaaren hat damit auch negative Auswirkungen auf die Markt- und Wachstumspotenziale in der gesamten Brandenburgischen und Mecklenburgischen Seenplatte bewirkt.

5.2 Auswirkungen auf die Wassertourismusbranche

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Anbieterbefragung dargestellt. Teilgenommen haben 41 Anbieter aus dem gesamten Raum der Brandenburgischen Seenplatte. Erwartungsgemäß sind dies in erster Linie Anbieter mit dem Hauptgeschäftsfeld Bootscharter. Viele bedienen auch mehrere Geschäftsfelder, einige haben mehrere Betriebsstandorte im Gebiet der Mecklenburgischen und Brandenburgischen Seenplatte. Die Befragung erfolgte sowohl klassisch mit Printfragebogen als auch mit Online-Fragebogen. Die Printfassung wurde unter Erwähnung des Onlinefragebogens mit einem entsprechendem Link von der IHK Potsdam zunächst postalisch allen erfassten 47 Charteranbietern und 58 Sportboothäfen zugesandt. Im Nachgang wurde zusätzlich allen Anbietern nochmals von Project M per E-Mail der Link zur Onlinefassung zugeschickt.

Der sehr hohe Rücklauf von 41 Fragebögen (Verteilung nach Geschäftsfeldern siehe Grafik[8]) unterstreicht die zentrale Bedeutung des Themas für die Wassertourismusbranche der Region und ermöglicht ein belastbares Bild zu den Auswirkungen der Sperrung.

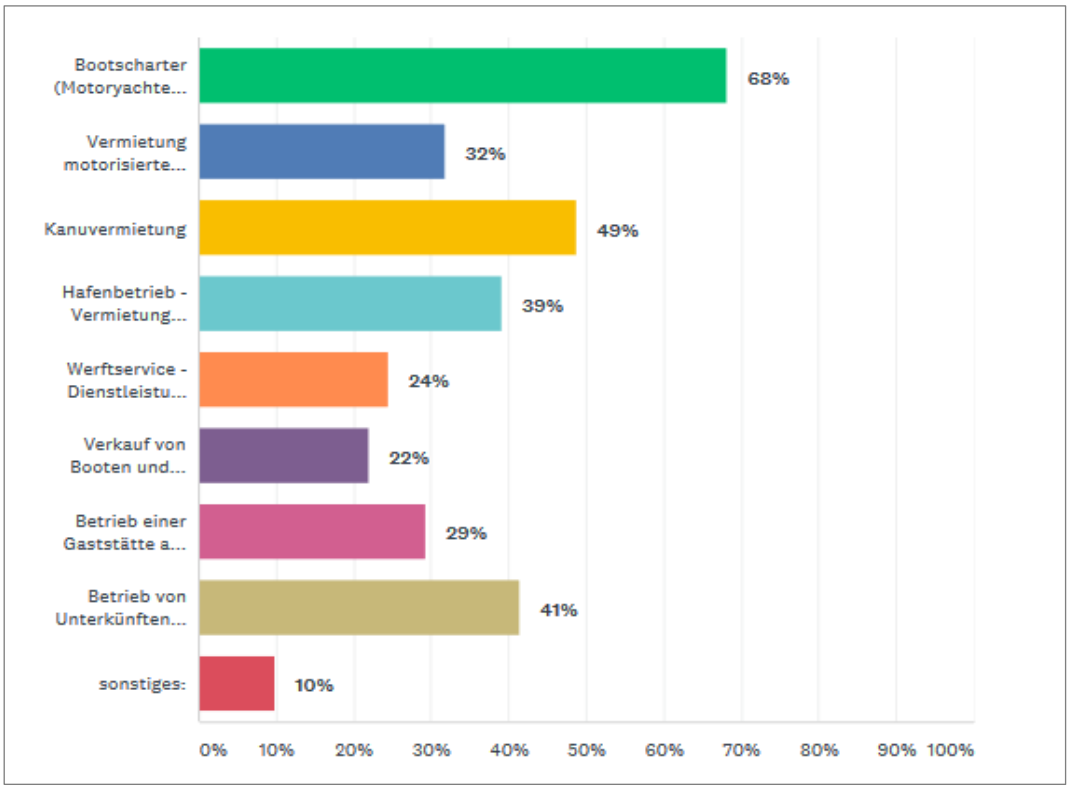


Abbildung 8: Verteilung Geschäftsfelder der Befragten

[8] Mehrfachnennungen möglich. Keine reinen Kanuvermieter, sondern nur als Geschäftsfeld in Kombination mit motorisierter Charterbootvermietung oder Hafenbetreibung.

Ergebnisse/Erkenntnisse:

- **Auswirkungen auf das Buchungsverhalten:**

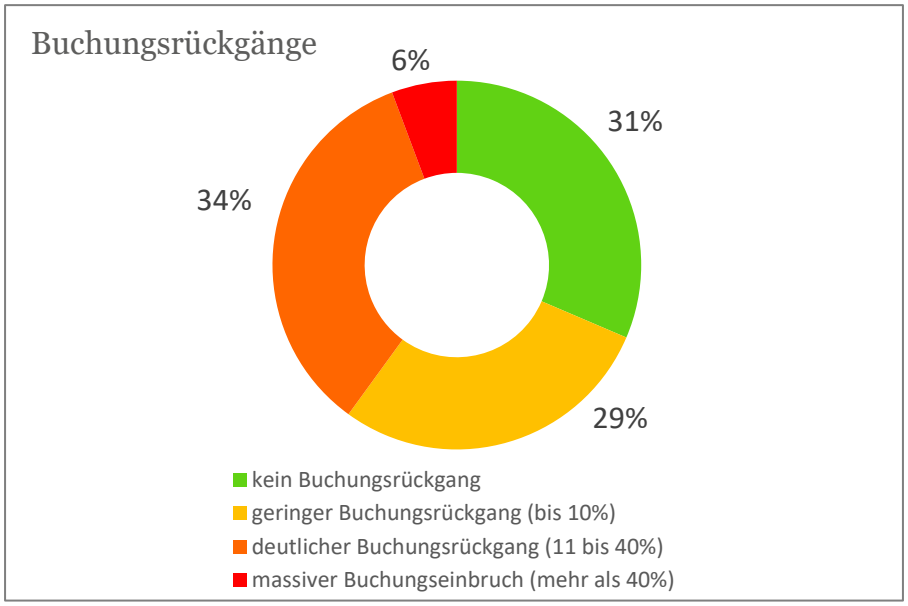


Abbildung 9: Buchungsrückgänge

69 % aller Anbieter haben einen Buchungsrückgang zu verzeichnen. Betrachtet man nur die befragten Charterbetriebe liegt der Wert bei 79 %, davon geben 45 % der Befragten an, einen deutlichen und massiven Rückgang zu verzeichnen. Der Rückgang liegt bei allen Betrieben mit Geschäftsstandort direkt an der OHW nördlich von Zaaren bei 67 % der Befragten erwartungsgemäß noch höher und bei 84 % der Betriebe südlich von Zaaren nochmals höher. Mit 87 % der befragten Sportboothäfen übertrifft der Buchungsrückgang sogar den der Charterbetriebe. Dies verdeutlicht, dass die Schleusensperrung bei den meisten Betrieben entlang der Brandenburger OHW zu einem massiven Buchungseinbruch geführt hat – trotz möglicher Alternativtouren Finowkanal/Langer Trödel/Werbelliner Gewässer für Betriebe südlich von Zaaren und der gesamten Mecklenburgischen Seenplatte für Betriebe nördlich der Schleuse Zaaren.

Bei einer differenzierten Betrachtung nach Teilgewässern (Ruppiner Gewässer, Rheinsberger Gewässer/Mecklenburgischen Kleinseenplatte, Havel-Oder-Wasserstraße mit Finowkanal und Werbelliner Gewässer sowie Mecklenburgische Großseen) ist ein Buchungsrückgang in allen Revieren festzustellen, auch in den weiter entfernt liegenden Gewässerbereichen wie den Ruppiner Gewässern und den Mecklenburgischen Großseen. In den Rheinsberger Gewässern und der Mecklenburgische Kleinseenplatte ist der Anteil der Betriebe mit geringerem Buchungsrückgang (60 %) größer als bei den Betrieben an der OHW. Das bedeutet, die Betriebe dort sind weniger stark von der Sperrung betroffen als die Betriebe entlang der OHW zwischen Liebenwalde und Fürstenberg. Dies erklärt sich durch die geringere Einschränkung der noch zu befahrbaren Gewässerpotenziale, da von dort gut die Mecklenburgischen Großseen erreichbar sind.

- **Kundenreaktionen**: Die Kunden zeigten so gut wie kein Verständnis für die Situation.

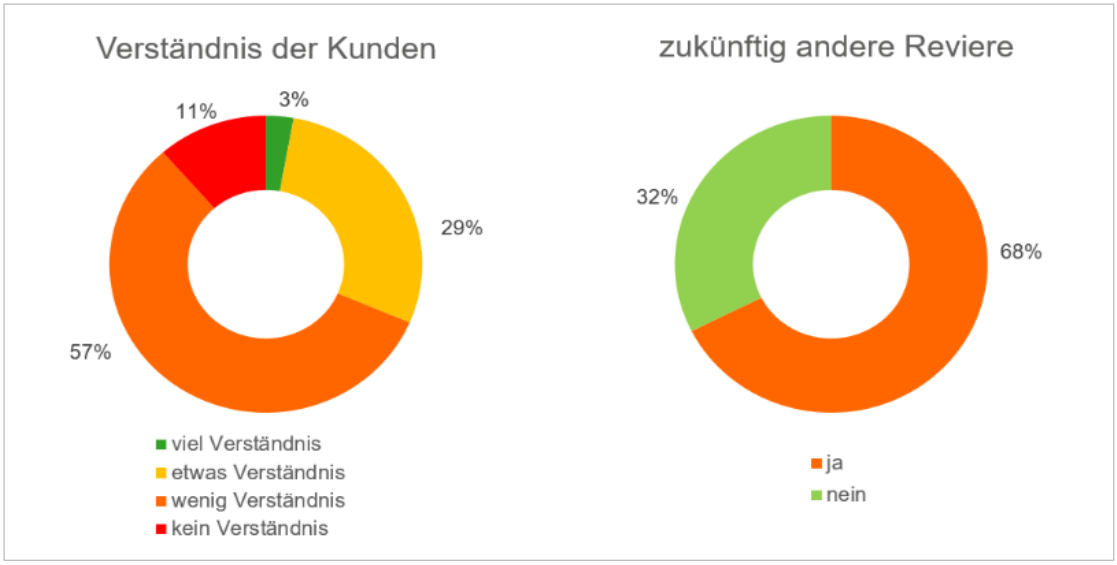
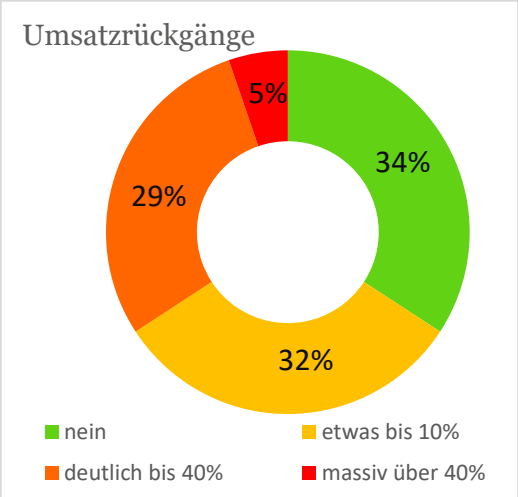


Abbildung 10: Kundenreaktionen

Nach Angaben der Befragten haben 57 % der Bootsurlauber mit wenig Verständnis und 11 % mit keinerlei Verständnis auf die Sperrung reagiert. Da die Kunden erfahrungsgemäß die Situation in Bezug auf die Verantwortlichkeiten wenig differenziert wahrgenommen haben, ist zu befürchten, dass dies auf die Region zurückfällt, auch wenn diese hierfür keine Verantwortung trägt. Das gering ausgeprägte Verständnis der Kunden hat dazu geführt, dass 62 % der Anbieter und auch der Häfen Stornierungen verzeichnen mussten, bei den Charteranbietern waren es sogar 79 %. Bei genau der Hälfte der Charteranbieter liegt die Stornierungsquote bei bis zu 10 %, bei 21 % der Anbieter zwischen 11 und 40 % und bei 7 % der Anbieter sogar über 40 %. Die Sperrung dürfte sich auch längerfristig negativ auf das Buchungsverhalten auswirken. Auf die Frage „Gab es Unmutsäußerungen, dass man künftig einen Bootsurlaub lieber in anderen Regionen/ Revieren durchführen wird?“ haben gut zwei Drittel der Anbieter entsprechende Äußerungen/Reaktionen von ihren Kunden wahrgenommen, von den Charteranbietern waren es sogar 79 %. Auch wenn bei derartigen Äußerungen der Frustmoment sicherlich eine große Rolle gespielt haben dürfte und sich diese Zahlen im zeitlichen Abstand vermutlich etwas weniger ernst darstellen, so sind dennoch Auswirkungen auf die künftigen Nachfragepotenziale zu befürchten.

- **Umsatzrückgänge**: Der Buchungsrückgang macht sich erheblich im Portemonnaie der Anbieter bemerkbar. Bei Zweidrittel aller Anbieter hat die Sperrung einen Umsatzrückgang zur Folge. Bei den Charteranbietern sind das 79 %, bei den Häfen 87 %. Über alle Anbieter betrachtet geben 32 % einen Umsatzrückgang bis zu 10 % an, 39 % einen Rückgang von 11 bis 40 % und 5 % sogar über 40 %.



- **Betriebliche Konsequenzen**: Um herauszufinden, ob und welche betrieblichen Konsequenzen sich aus dem Umsatzrückgang für die einzelnen Betriebe ergeben haben, wurde nach den Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb gefragt. Das Ergebnis ist eindeutig. Für 96 % der Anbieter hat die Sperrung negative Folgen auf den Geschäftsbetrieb zu Folge. Nur 4 % der Anbieter geben keine Auswirkungen an, 36 % geringe Auswirkungen, 48 % starke Auswirkungen mit größeren wirtschaftlichen Verlusten und 12 % sogar existenzielle Auswirkungen für das Unternehmen.

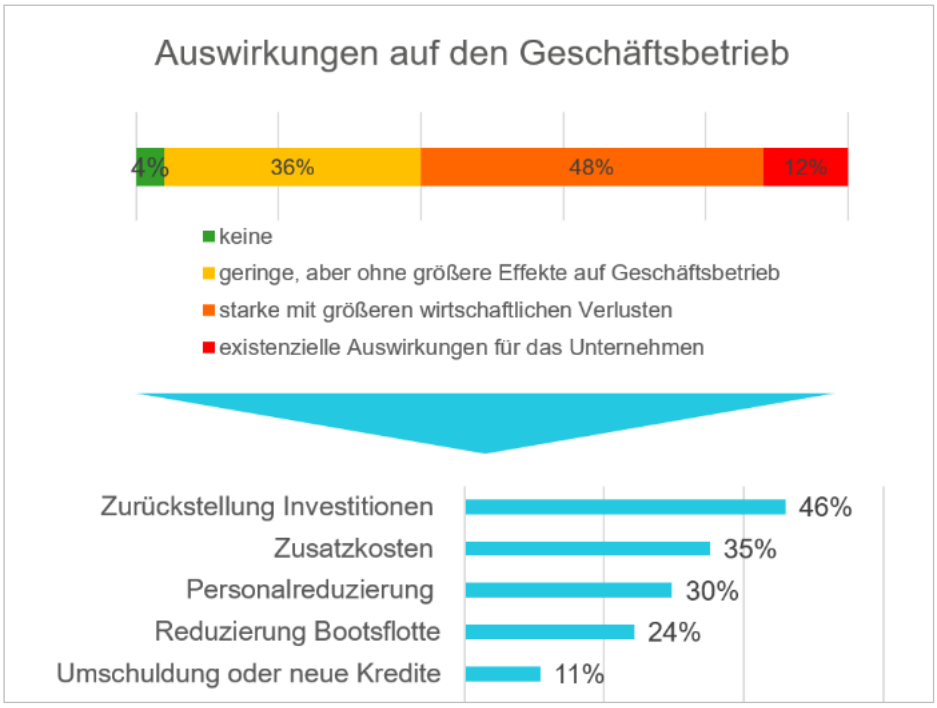


Abbildung 11: Betriebliche Auswirkungen

Die wirtschaftlichen Verluste resultieren nicht nur aus Buchungsrückgängen, sondern auch aus sperrungsbedingten Zusatzkosten u.a. durch kostenintensive Verlagerung von Booten. 35 % aller Anbieter und 46 % der Charteranbieter sind dadurch Zusatzkosten entstanden. Um diese aufzufangen, mussten 11 % der Betriebe Umschuldungen vornehmen oder neue Kredite aufnehmen. Weitere Konsequenzen aus der Sperrung sind:

- Personalreduzierung bei 30 % aller Anbieter, 39 % der Charteranbieter und 44 % der Häfen
- Reduzierung der Bootsflotte bei 32 % der Bootsvermieter
- Zurückstellung geplanter Investitionen bei fast jedem zweiten Betrieb, bei den Häfen 69 %.

Insbesondere die hohe Zurückstellung von Investitionen hat auch negative regionalwirtschaftliche Folgeeffekte. 87 % der Anbieter geben an, dass davon auch Betriebe aus der Region betroffen sind, die eigentlich für Leistungen im Rahmen der Investition beauftragt werden sollten.

- **Zeitliche Auswirkungen auf den Betrieb**: Zweidrittel aller Anbieter und 79 % der Vercharterer befürchten, dass sich die Sperrung von Zaaren auch zukünftig noch negativ auf ihren Betrieb auswirken wird, auch wenn die Schleuse ab 2020 wieder befahrbar sein wird. 43 % aller Anbieter (50 % der Charterbetriebe) glauben, dass sie Nachwirkungen auch noch 2020 spüren, gut 22 % der Betriebe befürchtet noch über 2020 hinausgehende (29 % Charterbetriebe).

- **Imageschaden und künftige Auswirkungen auf den Wassertourismus:**
  87 % aller Anbieter und 96 % aller Charterbetriebe sowie alle Häfen befürchten einen Imageschaden für die Region, jeder zweite Anbieter sogar einen hohen Imageschaden (Charterbetriebe 61 %). Im Ergebnis des Imageschadens vermuten ebenfalls 87 % der Anbieter negative Folgewirkungen für den Wassertourismus in der Region, von den Hafenbetreibern sogar 94 %.

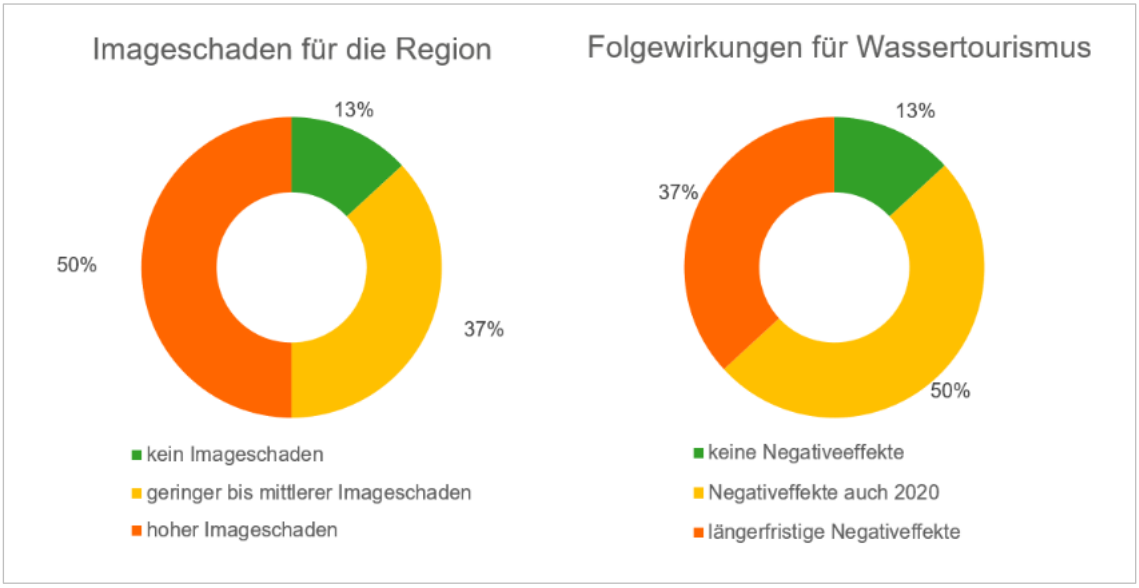


Abbildung 12: Regionaler Imageschaden und Folgewirkungen auf den Wassertourismus.

Fazit: Die Zahlen aus der Befragung vermitteln eindrucksvoll die einschneidenden Konsequenzen einer Schleusensperrung auf einer Hauptwasserstraße für die einzelnen wassertouristischen Anbieter und darüber hinaus für die gesamte Region Mecklenburgische und Brandenburgische Seenplatte. Diesen Schaden monetär zu beziffern ist mit dem vorhandenen Datenmaterial nicht möglich. Die überaus deutlichen Aussagen der Anbieter reichen aber aus, um den Schaden für den Wassertourismus als hoch zu bewerten. Die direkten monetären Einbußen sind dabei aus regionaler Sicht wohl noch eher zu verschmerzen, als der nicht messbare Imageschaden, dessen Folgen noch nicht absehbar sind. Auch aufgrund der überregionalen Berichterstattung ist zu befürchten, dass auf längere Sicht ein Schatten zurückbleibt. Inwieweit sich dieser auch in den nächsten Jahren nachfrageseitig auswirken wird, lässt sich nicht quantifizieren. Zu befürchten sind aber Nachwirkungen auch noch in den nächsten Jahren und mindestens indirekt eine Beschädigung der Wachstumspotenziale.

5.3 Folgen für Anrainerorte und nachgelagerte Branchen

Der Wassertourismus ist durch eine hohe Verflechtung mit nachgelagerten Branchen gekennzeichnet, wie bereits unter Gliederungspunkt 3 deutlich gemacht wurde. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob und in welchem Ausmaß auch diese nachgelagerten Branchen von der Schleusensperrung betroffen waren. Zu diesem Zweck wurden im November und Dezember 2019 zahlreiche Telefoninterviews mit Gastronomen, Kultureinrichtungen, Einzelhandel und Touristinformationen in den Anrainerorten durchgeführt mit folgenden qualitativen Erkenntnissen:

- Die Bootstouristen respektive der mit ihnen verbundene Kaufkraftzufluss ist für Gastronomie und Einzelhandel in den Anrainerorten unverzichtbar, da die heimische Kaufkraft bei vielen Betrieben nicht ausreicht, um das wirtschaftlich schwierige Winterhalbjahr zu überstehen. Vor allem in Ausflugsgaststätten mit direkter Gewässerlage machen die Bootstouristen einen Großteil der Nachfrage und des Umsatzes aus (Haupteinnahmequelle). Fällt die wassertouristische Nachfrage weg, bedeutet dies einen erheblichen finanziellen Substanzverlust für die Wintermonate, mit teilweise existenziellen Auswirkungen. Etwas kompensiert werden konnte der Rückgang bei den Bootstouristen durch eine Zunahme des Radtourismus.
- Dass weniger Bootsurlauber als in den Vorjahren in den Anrainerorten unterwegs waren, kommt auch in den geringeren Besucherzahlen in den Touristinformationen entlang der OHW zum Ausdruck.
- Durch die geringere Anzahl an Bootstouristen sind in den Gastronomiebetrieben in Gewässernähe erhebliche Umsatzrückgänge festzustellen, im Gewässerbereich zwischen Zehdenick und Fürstenberg zum Teil bis zu 90 %. Als Konsequenz haben einige Betriebe ihre Öffnungszeiten reduziert, auch um beim Personal Kosten einzusparen. Letzteres hat zur Folge, dass sich die ohnehin schwierige Personalsituation in der Gastronomie weiter verschärft. Der Wettbewerb mit anderen Destinationen um geeignete Fachkräfte wird zunehmend härter.
- Fast alle befragten Betriebe haben zudem geäußert, dass eigentlich geplante Investitionen zurückgestellt und nur die wirklich unbedingt nötigen Reparaturen durchgeführt wurden.
- Auch der Einzelhandel hat das Wegbleiben vieler Bootstouristen gespürt. Wie auch in der Gastronomie benötigen viele Einzelhandelsbetriebe in Anrainerorten wie Fürstenberg, Bredereiche, Himmelpfort und Zehdenick die Kaufkraft von Bootstouristen, um die geringe Nachfrage durch Einheimische in den Wintermonaten abfedern zu können. Dies gilt im besonderen Maße für kleinere Geschäfte und Boutiquen. Zahlreiche Bootsurlauber versorgen sich erfahrungsgemäß vor und während der Tour im örtlichen Lebensmitteleinzelhandel. Für Supermärkte in kleineren Anrainerorten mit geringer einheimischer Kaufkraft wie Bredereiche und Himmelpfort ist der Kaufkraftzufluss von Bootstouristen für einen wirtschaftlich tragfähigen Geschäftsbetrieb ein wichtiger Faktor und das Ausbleiben vieler Bootstouristen deshalb besonders schmerzhaft.
- Selbst Kultureinrichtungen haben die Auswirkungen der Sperrung zu spüren bekommen, auch wenn die wassertouristische Nachfrage im Vergleich zur landseitigen Tourismusnachfrage von geringerer Bedeutung ist. Der Ziegeleipark als die bedeutendste Kultureinrichtung und Sehenswürdigkeit entlang der Brandenburger OHW war in den vergangenen Jahren immer Ziel für Kabinenschiffe auf ihrer Fahrt von der Müritz nach Berlin und umgekehrt (Gretha van Holland,

MS Mecklenburg). Für 2020 wurden vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit der Schleuse Zaaren die Touren auf der OHW eingestellt mit entsprechendem Wegfall dieser Gäste als Besucher des Ziegeleiparks.

- Fast noch schwerer als der wirtschaftliche Verlust wiegt der immaterielle Schaden. Durchweg in allen Interviews gab es Äußerungen wie „Vertrauensverlust“, „Planungsunsicherheit – keine Verlässlichkeit“ und „hohe Verunsicherung bei den Kunden“. Das WSA Eberswalde als für die Baumaßnahmen an der Schleuse Zaaren zuständiges Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt hat einen erheblichen Imageschaden davongetragen. Die im Vorfeld nicht rechtzeitig vom WSA Eberswalde angekündigte einwöchige Sperrung der Schleuse Fürstenberg genau in den Herbstferien 2019 hat den Eindruck nochmals bestätigt, dass die Belange des Wassertourismus und der Region dort nicht ausreichend im Fokus stehen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass der Bootstourismus nicht nur eine große wirtschaftliche Bedeutung für die Wassertourismusbranche hat, sondern auch für Gastronomie und Einzelhandel in den Anrainerorten. Der daraus resultierende Kaufkraftzufluss trägt bei vielen Betrieben maßgeblich zur Kompensation der geringen einheimischen Kaufkraftpotenziale bei. Sowohl Gastronomie als auch Einzelhandel müssen im Sommerhalbjahr so hohe Einnahmen erwirtschaften, dass damit die umsatzschwachen Wintermonate überbrückt werden können. Fehlen diese Einnahmen, stellt das eine ernsthafte Bedrohung für die vielen kleinen, privat geführten Betriebe dar. Indirekt betroffen sind auch Betriebe des Handwerks, da geplante Investitionen in vielen Betrieben vorerst bis auf weiteres zurückgestellt wurden. Für die Anrainerorte leistet der Bootstourismus nicht nur einen wichtigen Beitrag für die Versorgungsqualität der einheimischen Bevölkerung, sondern trägt auch zum Erhalt von Geschäften und damit einer touristischen Aufenthaltsqualität in den Ortskernen bei.

5.4 Fazit Auswirkungen der Schleusensperrung

Was für das WSA Eberswalde ein Bauschaden ist, bedeutet für die vielen davon betroffenen Anbieter einen ernsthaften wirtschaftlichen Schaden und für die gesamte Region eine massive Beschädigung der wassertouristischen Nachfragepotenziale und in Folge einen erheblichen regionalwirtschaftlichen Schaden. In der Erfolgsgeschichte des Wassertourismus in der Brandenburgischen Seenplatte ist das Jahr 2019 ein wirtschaftlich verlorenes Jahr. Es bedeutet einen Rückschritt mit wahrscheinlich negativen Folgewirkungen auch auf die nächsten Jahre, respektive einer andauernden Beschädigung der wassertouristischen Potenziale.

Wie lange sich der Schaden für den Wassertourismus letztendlich auswirken wird, lässt sich nicht genauer prognostizieren. Die Erwartungen der Anbieter und auch die negative Berichterstattung in den Medien lassen befürchten, dass die Sperrung der Schleuse Zaaren am Markt zu einem erheblichen Imageverlust für die gesamte Region und nicht nur für das WSA Eberswalde geführt hat. Dies gilt umso mehr, als dass sich vermutlich nur wenige besonders Interessierte mit der Situation der Schleusensperrung differenzierter auseinandergesetzt haben, vom Großteil hingegen pauschal die Region für das Ereignis verantwortlich gemacht wird. Da Imageschäden erfahrungsgemäß noch

lange nach dem Ereignis nachwirken können, ist zu befürchten, dass die Anbieter mit ihrer kritischen Einschätzung der länger anhaltenden negativen Folgewirkungen richtig liegen.

In welchem Umfang sich der Imageverlust künftig am Markt auf das Nachfrage- und Buchungsverhalten niederschlägt, lässt sich nur schwer einschätzen. Im allerbesten, allerdings wenig wahrscheinlichen, Szenario reagiert ein Großteil der 2019 verhinderten Charterkunden und Bootseigner so, dass sie ihre ausgefallene Tour bzw. ihren Bootsurlaub 2020 in der ursprünglich geplanten Form nachholen. Im wahrscheinlicheren, von den Anbietern erwarteten, Szenario wird davon ausgegangen, dass es mindestens 2020 und vermutlich noch weitere Jahre benötigt, um das wassertouristische Marktvolumen von 2018 erneut zu erreichen.

Die voraussichtlichen Nachwirkungen auf den Markt sind aber nur die eine Seite der Medaille. Beschädigt ist auch das Binnenverhältnis zwischen Region/Anbietern und der Wasserstraßenverwaltung. Eine hohe Verlässlichkeit im Hinblick auf die Befahrbarkeit der Gewässerbefahrung ist für Anbieter und Kunden gleichermaßen ein elementarer Wert. Die Erfahrungen mit der Schleuse Kannenburg, dann mit Zaaren und zu guter Letzt auch die plötzliche einwöchige Sperrung der Schleuse Fürstenberg in den Herbstferien haben zu einem erheblichen Vertrauensverlust geführt. Diesen wieder zu reparieren, wird ebenfalls eine gewissen Zeit benötigen und setzt voraus, dass das WSA Eberswalde die wassertouristischen Belange der Nutzer und der Region künftig stärker im Blick hat.

Die Quintessenz lautet: Einen weiteren „Fall Zaaren“ darf es nicht mehr geben, sowohl mit Blick auf die wassertouristischen Marktpotenziale und nachgelagerte Betriebe als auch das Binnenmarketingklima. Ansonsten dürfte die wassertouristische Entwicklung der Region um Jahre zurückgeworfen werden.

6. Schlussfolgerungen

Da anders als bei der Rad- oder Wanderwegeinfrastruktur auf den Gewässern bei einer Schleusensperrung in der Regel keine Alternativstrecken zur Verfügung stehen, sind die Konsequenzen für Nutzer und Anbieter viel gravierender als bei der Sperrung eines Rad- oder Wanderwegs. Vor dem Hintergrund des hohen Sanierungsbedarfs an zahlreichen weiteren Schleusen in der Region ist der Fall Schleuse Zaaren Weckruf sowie Warnung, Lehre und Chance gleichermaßen, dass sich dieses Szenario nicht ein weiteres Mal an einem anderen Schleusenstandort wiederholt. Die Sanierung weiterer Schleusen ohne Beeinträchtigung des Wassertourismus ist eine der künftigen Hauptherausforderungen auf den Wasserstraßen der Brandenburgischen und Mecklenburgischen Seenplatte. Diese Problematik/Herausforderung gilt grundsätzlich auch für alle Wasserstraßen in Brandenburg und Deutschland, an denen es Schleusensanierungsbedarf und motorisieren Bootstourismus gibt. Die Erfahrungen und Schlussfolgerungen aus Zaaren sind vor diesem Hintergrund, wenn vielleicht auch in anderer Dimension auch für anderen Wasserstraßen relevant und hilfreich.

Die zentrale Erkenntnis aus Zaaren ist die Notwendigkeit eines besseren Zusammenspiels zwischen Tourismus und den Gewässerbetreibern. Das gilt v.a. im Hinblick auf die von den Gewässerbetreibern geplanten Infrastrukturmaßnahmen grundsätzlich für alle wassertouristisch frequentierten Gewässer, also nicht nur Bundesgewässer, sondern auch Landesgewässer oder Gewässer 2. Ordnung, die durch regionale Wasser- und Bodenverbände unterhalten werden.

Infrastrukturmaßnahmen werden von den Gewässerbetreibern in der Regel ausschließlich nach ingenieurstechnischen Belangen geplant und bewertet, häufig ohne Beachtung geschweige denn Berücksichtigung (wasser)touristischer Belange. Zurückzuführen dürfte dies darauf sein, dass die Freizeitschifffahrt bzw. der Wassertourismus jahrzehntelang seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) als nicht relevant betrachtet wurde, sondern der Blick ausschließlich der Tonnagen der Berufsschifffahrt galt. Auch wenn der Stellenwert der Freizeitschifffahrt mit dem Tourismuskonzept des BMVI 2016 offiziell anerkannt wurde und dies auch durch die Bildung des Referats für Nebenwasserstraßen zum Ausdruck gebracht wurde, ist dies im Denken und Handeln vor Ort bei der Gewässerbetreibung häufig noch nicht sichtbar oder von Einzelpersonen mit Verständnis für touristische Belange abhängig. Persönliche Kontakte sind hilfreich, reichen als Kommunikationskanal aber nicht aus, insbesondere bei so gravierenden Einschnitten wie im Fall Zaaren.

Dies macht es umso wichtiger, dass Kommunikationsstrukturen geschaffen werden, die eine verstetigte Abstimmung zwischen regionalen touristischen Vertretern und den Gewässerbetreibern sicherstellen. Ideal wäre ein regionaler Infrastrukturmasterplan[9], der über mehrere Jahre hinweg Auskunft über die geplanten Infrastrukturmaßnahmen gibt und damit für die Region Transparenz über geplante Bauprojekte schafft. Dieser Masterplan muss aus unterschiedlichen Gründen regelmäßig angepasst respektive verändert werden. Um Planungssicherheit für die Branche zu ermöglichen, sollte deshalb mindestens im Herbst eine fest installierte Abstimmungsrunde stattfinden, auf

[9] ein Masterplan zur Verbesserung der Sport- und Freizeitschifffahrt wurde vom BMVI auf der Regionalkonferenz zur Zukunft der Nebenwasserstraßen am 02. März 2020 in Oranienburg angekündigt.

der durch die Gewässerbetreiber die konkreten Planungen für das kommende Jahr vorgestellt werden. Dies ermöglicht der Tourismuswirtschaft sich darauf einzustellen und ggf. geeignete Vorbereitungen zu treffen. Die Bereitschaft für eine intensivere, verstetigte Kommunikation dürfte beim WSA Eberswalde vorhanden sein. Die Initiative zur konkreten Festlegung der Kommunikationsstrukturen sollte aber mit Blick auf die regionale Bedeutung von der Region ausgehen. Aus regionaler Sicht ist es auch von zentraler Bedeutung, einen festen Ansprechpartner zu haben, der die vielen internen Kommunikationsstränge der beteiligten Behörden bündelt. Vor dem Hintergrund mehrerer Verantwortlichkeiten und Stellen für die Gewässer der Brandenburgischen Seenplatte (WSA Eberswalde, Wasserstraßen-Neubauamt Berlin, Wasserstraßen- Neubauamt Magdeburg) ist dies unbedingt geboten. Unvorhersehbare Bauprobleme und damit eventuelle Terminverschiebungen können trotz guter Planungen auch künftig nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Entscheidend ist dann aber eine rechtzeitig einsetzende, transparente Kommunikation zwischen WSA Eberwalde und der Region, um frühzeitig ein Krisenmanagement zu installieren bzw. zu beginnen. Die zentrale Lehre und Erkenntnis aus Zaaren sowie anzustrebendes Nahziel ist der Aufbau entsprechender Kommunikationsstrukturen. Mit einer Art „Frühwarnsystem“ kann den touristischen Akteuren geholfen werden rechtzeitig im Betrieb und am Markt zu reagieren.

Als Fernziel sollte der Fall Zaaren zum Anlass genommen werden, über eine Veränderung bzw. Optimierung der Gewässerunterhaltungsstrukturen intensiver nachzudenken, die auf einer Wasserstraße mit fast ausschließlicher Nutzung durch die Freizeitschifffahrt den wassertouristischen Belangen stärker Rechnung tragen. Der Bund hat zwar in dem bereits zitierten Wassertourismuskonzept seine Verantwortung für die Freizeitschifffahrt erstmals offiziell anerkannt. Damit verbunden ist aber bislang keine Änderung in den Aufgaben und der Budgetierung der relevanten Ämter. Es galt unverändert die Position, dass es nicht Aufgabe der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter ist, den Wassertourismus zu bedienen. Dieser spielt daher in der Prioritätensetzung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) lediglich eine Rolle als Appendix der Nebenwasserstraßen. Viel wichtiger ist eigentlich die Frage, ob sich möglicherweise an dieser bisherigen Position zum Wassertourismus künftig etwas ändern wird. Auf der von Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ausgerichteten Regionalkonferenz am 02. März 2020 in Oranienburg zur Zukunft der Nebenwasserstraßen haben sowohl das BMVI als auch die GDWS ausdrücklich ihre Verantwortung für den Erhalt und die Qualifizierung der für den Wassertourismus notwendigen Infrastruktur auf Nebenstraßen zum Ausdruck gebracht. Was das konkret für die operative Ebene der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter bedeutet, muss die Zukunft erst zeigen. Ob eine optimale Berücksichtigung der wassertouristischen Belange im Rahmen der vorhandenen, aufgrund des gesetzlichen Auftrages wenig flexiblen Unterhaltungsstrukturen überhaupt möglich ist, bleibt noch unbeantwortet. Das BMVI spricht sich in seinem Wassertourismuskonzept aus dem Jahr 2016 perspektivisch für alternative Betreiberformen bei Nebenwasserstraßen aus unter Zusammenführung verkehrlicher, wasserwirtschaftlicher, ökologischer und touristischer Aufgaben. Auch aus regionaler Sicht ist es durchaus sinnvoll, über veränderte Unterhaltungsstrukturen nachzudenken. Das bedeutet nicht, die Gewässer bzw. das Eigentum daran zu regionalisieren oder gar zu kommunalisieren. Es geht vielmehr darum zu überlegen, ob es unter der Prämisse, dass das Eigentum und die Verantwortung beim Bund verbleibt nicht vielleicht eine bessere Organisationsstruktur mit einer Beteiligungsstruktur gibt, die die touristischen Länder- und Regionalinteressen mit einbindet und damit besser berücksichtigt. Erste Vorschläge hierzu gab es bereits im Konzept

von PricewaterhouseCoopers „Untersuchung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur“ im Auftrag des BMVI 2011.

Der Fall Zaaren ist ein Signal, den damaligen Gedankenprozess wieder aufzugreifen und zu überlegen, ob und wie man im Rahmen einer neuen, veränderten Gewässerbewirtschaftungsstruktur die wassertouristischen Belange stärker berücksichtigen könnte und damit die Nebenwasserstraßen in der Brandenburgischen und Mecklenburgischen Seenplatte als das „wassertouristische Herz“ Deutschlands auch langfristig zukunftssicher zu machen.

Project M, Berlin/Hamburg
Matthias Wedepohl

IHK Potsdam

Impressum

Herausgeber
Industrie und Handelskammer Potsdam federführend für das Auftraggeberkonsortium.

Wir danken unseren Partnern und dem Auftraggeberkonsortium sowie Sebastian Dosch vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde für die gute Zusammenarbeit und allen Anbietern, die sich die Mühe gemacht haben, bei den Befragungen teilzunehmen.

Auftraggeber
Industrie- und Handelskammer Potsdam
Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg
Industrie- und Handelskammern in Mecklenburg-Vorpommern
Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN)
Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BVWW)
Tourismusverband Havelland e.V.
Tourismusverband Ruppiner Seenland e.V.
Tourismusverband Mecklenburgische Seenplatte e.V.

Verantwortlich
Industrie- und Handelskammer Potsdam
Fachbereich Interessenvertretung
Breite Straße 2 a - c
14467 Potsdam
0331 2786-0
ihk-potsdam.de

Bearbeitungskonzept und inhaltliche Bearbeitung
Project M GmbH
Matthias Wedepohl, Jurrien Dikken
projectm.de

Bildnachweis
Titel: Barbara Nitsche