

***Gesamtkonzept zur wirtschaftlichen Bedeutung
und zu den Perspektiven des Wassertourismus
in der Region der Wassertourismus Initiative
Nordbrandenburg (WIN-Region) unter besonderer
Berücksichtigung des Finowkanals***

*Project M GmbH im Auftrag der
Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg*

Gesamtkonzept zur wirtschaftlichen
Bedeutung und zu den Perspektiven
des Wassertourismus in der Region der
Wassertourismus Initiative Nordbranden-
burg (WIN-Region) unter besonderer
Berücksichtigung des Finowkanals

Bericht

August 2020

Geschäftsführer:
Dipl.-Kfm. Cornelius Obier

Wissenschaftliche Leitung:
Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack

Büro Hamburg
Gurlittstraße 28
20099 Hamburg
Tel. 040.4 19 23 96 0
Fax 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

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

www.projectm.de

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass und Zielstellung	4
1.1	Hintergrund und Einführung	4
1.2	Ziel der Studie	6
2.	Bearbeitungsansatz des Konzepts	7
2.1	Räumliche Abgrenzung	7
2.2	Inhaltlicher Bearbeitungsansatz	8
3.	Darstellung der wassertouristischen Situation in der WIN-Region	12
3.1	Gewässerpotenziale	12
3.2	Wassertouristische Angebotssituation	14
3.3	Beschreibung der Gewässerfrequentierung	15
3.3.1	Bootsverkehre im Gesamtgewässersystem	15
3.3.2	Bootsverkehre auf dem Finowkanal	17
3.4	Wassertouristische Nachfrage	18
4.	Wirtschaftliche Positionsbestimmung der Gewässerpotenziale	22
4.1	Wirtschaftsfaktor Bootstourismus im Land Brandenburg	22
4.2	Bedeutung der Gewässerpotenziale für den Tourismus	25
4.3	Regionale Bedeutung des Finowkanals	27
5.	Perspektiven des Wassertourismus	30
5.1	Wassertouristische Perspektiven Land Brandenburg	30
5.2	Wassertouristische Perspektive in der WIN-Region	32
5.3	Wassertouristische Perspektiven des Finowkanals	33
5.3.1	Entwicklungsszenarien für den Finowkanal	36

5.3.2	Marktpositionierung und Entwicklungsziele für den Finowkanal	37
5.3.3	Handlungsprogramm zur Inwertsetzung des Finowkanals	39
6.	Berechnung regionalwirtschaftlicher Effekte des Wassertourismus für die WIN-Region	40
6.1	Regionalwirtschaftliche Effekte des Bootstourismus	40
6.2	Regionalwirtschaftliche Effekte aus Urlaub und Erholung am Wasser	45
6.2.1	Gewässerinduzierter Übernachtungstourismus und daraus resultierende Umsätze	45
6.2.2	Gewässerinduzierter Tagestourismus und daraus resultierende Umsätze für die Wasserstraßen der WIN-Region	47
6.3	Regionalwirtschaftliche Effekte aus Investitionen und Unterhaltung der wasserseitigen Infrastruktur	49
7.	Fazit: Nachhaltigkeit und gesamtwirtschaftlicher Nutzen von Investitionen in die Schleuseninfrastruktur des Finowkanals	52
	Befragungen im Rahmen dieser Studie	55
	Quellen- und Literaturverzeichnis	55
	Abbildungsverzeichnis	56

1. Anlass und Zielstellung

1.1 Hintergrund und Einführung

„Die Wasserstraßeninfrastruktur im Land Brandenburg hat für den Wirtschaftsfaktor Tourismus eine herausgehobene Bedeutung“¹, so die Aussage im aktuellen Koalitionsvertrag zur Tourismusedwicklung Brandenburgs. Allein der gewerbliche Bootstourismus erwirtschaftet in Brandenburg und Berlin laut IHK-Studie *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus*² jährlich einen Umsatz von 200 Mio. Euro, die Umsätze aus den Ausgaben der Bootsurlauber mit eigenem Boot und aus dem wassertouristischen Tagesgeschäft nicht mit eingerechnet.

Die Gewässerinfrastruktur bildet die Grundlage für die erfolgreiche Entwicklung des Wasser- und Bootstourismus in den letzten dreißig Jahren in Brandenburg. Die Bedeutung der gewässerseitigen Attraktionspotenziale für das Reiseland Brandenburg geht aber weit über den eigentlichen Wassertourismus hinaus, was auch im Landestourismuskonzept Brandenburg³ durch die Aussage „Nationale Alleinstellung Wasser und Wasserinfrastruktur“ zum Ausdruck gebracht wird. Auch in der Marketingstrategie für das Reiseland Brandenburg⁴ werden das Alleinstellungsmerkmal und die Einzigartigkeit Brandenburgs als das gewässerreichste Bundesland Deutschlands besonders hervorgehoben.

Dies spiegelt sich auch in der Gästewahrnehmung wider, wie die Marktforschungsergebnisse aus *DestinationBrand*⁵ zu Spontan-Assoziationen zeigen. Bei der Oberkategorie „Landschaft / Natur allgemein“ liegt ein deutlicher Schwerpunkt auf der Assoziation mit den Gewässerpotenzialen. Bezogen auf die Top-Spontan-Assoziationen zu Brandenburg als Reiseziel liegen die Gewässer auf Rang 2 hinter dem Kriterium „Lage bei Berlin“. Die Gewässer sind nicht nur zentraler Imagefaktor, sondern haben eine herausragende Rolle als Aktivitätsraum für Brandenburg-Urlauber. Auf die Frage des DestinationMonitor Brandenburg⁶, welche Aktivitäten auf der Reise die wichtigste Rolle spielen, nannten im Schnitt 35 % der Touristen die Aktivitäten am/im/auf dem Wasser (Platz 3 der Aktivitäten). Unter den Bundesländern haben Wasseraktivitäten nur in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein einen noch höheren Stellenwert als Urlaubsbeschäftigung.

Die Attraktionspotenziale der Gewässer für das Reiseland Brandenburg haben demzufolge eine herausragende Rolle als Besuchsansatz für einen Urlaub auf und am Wasser sowie als das zentrale Profilierungsmerkmal im Wettbewerb. Dem Erhalt der Gewässerpotenziale und deren konsequente (wasser)touristische Inwertsetzung kommt vor diesem Hintergrund eine zentrale Bedeutung zu, insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass die überwiegend strukturschwachen Gewässerregionen in regionalwirtschaftlicher Hinsicht nur über wenige Alternativen verfügen.

¹ Gemeinsamer Koalitionsvertrag von SPD Brandenburg, CDU Brandenburg und Bündnis 90/Die Grünen Brandenburg. *Ein neues Kapitel für Brandenburg. Zusammenhalt Nachhaltigkeit Sicherheit*. Potsdam, 2019, S. 62

² Project M GmbH im Auftrag der Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg et al. (Hrsg.). *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus in Berlin und Brandenburg*. Berlin, 2015.

³ Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg (Hrsg.). *Landestourismuskonzeption Brandenburg. Wir machen Lust auf Land*. Potsdam, 2016

⁴ Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH. *Strategische Marketingplanung*. Potsdam, 2012.

⁵ Inspektour GmbH. *Destination Brand*. Markenstärke und Themenkompetenz Brandenburg 2015-2017. www.tourismusnetzwerk-brandenburg.de/marktforschung-statistik/destinationbrand-inspektour.

⁶ GfK/IMT. *DestinationMonitor Deutschland*. Berichtsband DestinationMonitor für Brandenburg 2018. Messung des Reiseaufkommens und Analyse des Reiseverhaltens. www.tourismusnetzwerk-brandenburg.de/marktforschung-statistik/destinationmonitor-gfkimt/

In diesem Verständnis ist auch die vorliegende Studie zu sehen, in deren Mittelpunkt der Erhalt der Schiffbarkeit des Finowkanals und der damit verbundenen wirtschaftlichen Effekte im Kontext des gesamten zusammenhängenden Wasserstraßennetzes im nördlichen Brandenburg steht. Der Wassertourismus im nördlichen Brandenburg, insbesondere der motorisierte Bootstourismus, funktioniert nur in der Vernetzung der vielen Teilgewässer untereinander.

Herausforderungen in einzelnen Gewässerbereichen wie dem Finowkanal verlangen deshalb stets zwingend ein regionales, vernetztes Denken und Handeln aller Akteure.

Mit der im Jahr 2004 gebildeten Arbeitsgemeinschaft der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN-AG) als regionale Organisation für den Wassertourismus und dem im Februar 2020 gegründeten kommunalen Zweckverband Region Finowkanal nimmt die Region ihre Verantwortung für die Sicherung und den Ausbau der durchgängigen Schiffbarkeit der Gewässer im Norden Brandenburgs in einem hohen Maße wahr.

Allein mit regionalem Engagement sind unter Berücksichtigung der kommunalen Haushaltssituationen die Herausforderungen für den Erhalt und die touristische Erlebbarkeit der Wasserstraßen aber nicht zu meistern. Möglich ist dies nur in Zusammenarbeit mit den Gewässereigentümern, dem Land Brandenburg sowie dem Bund. In der eingangs zitierten Koalitionsvereinbarung betont die Landesregierung nicht nur die Verantwortung des Bundes für den Erhalt der überwiegend touristisch genutzten Wasserstraßen, sondern auch die Eigenverantwortung des Landes.

Ebenso hat der Bund im Rahmen des Wassertourismuskonzepts des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)⁷ 2016 erstmals die Freizeitschiffahrt als wichtigen Bestandteil seiner Wasserstraßenbetriebs anerkannt. Er bekennt sich darin ausdrücklich zu seiner Verantwortung für den Erhalt und die Verbesserung der Infrastruktur auch auf den Wasserstraßen, die ausschließlich Freizeitwecken dienen. Auf der vom BMVI ausgerichteten Regionalkonferenz zur Zukunft der Nebenwasserstraßen am 2. März 2020 in Oranienburg haben sowohl das BMVI als auch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) ausdrücklich ihre Verantwortung für den Erhalt und die Qualifizierung der für den Wassertourismus notwendigen Infrastruktur an Nebenwasserstraßen zum Ausdruck gebracht.⁸ Der Finowkanal und die gesamte Gewässerregion im nördlichen Brandenburg haben in diesem Kontext einen Modellcharakter hinsichtlich des Zusammenwirkens von Region, Bund und Land zur nachhaltigen Sicherung der touristischen Attraktivitätspotenziale der Gewässer.

⁷ BMVI. *Wassertourismuskonzept. Schaffung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur.* Berlin, 2016.

⁸ Konferenzdokumentation Regionalkonferenz zur Zukunft der Nebenwasserstraßen vom 02.03.2020. <https://izw.baw.de/wsv/e-medien/konferenzen/regionalkonferenz-wasserstrassen>

1.2 Ziel der Studie

Der Finowkanal steht am Scheideweg zwischen Erhalt oder Wegfall der Potenziale für die Freizeitschifffahrt. Um die motorisierte Schiffbarkeit langfristig zu erhalten, bedarf es im nächsten Jahrzehnt erheblicher Investitionen in die Schleuseninfrastruktur auf Grund deren schlechten Bauzustandes. Der Bund als Eigentümer des Finowkanals steht lediglich in der wasserwirtschaftlichen Verpflichtung, nicht aber in der Pflicht für den Erhalt der Schiffbarkeit.

Die seit mehreren Jahren intensiv geführten Verhandlungen über den künftigen Betrieb und die Unterhaltung der Wasserstraße zwischen dem Bund, vertreten durch die GDWS sowie das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde (WSA), und der Region, vertreten durch die Anliegerkommunen sowie den Landkreis Barnim, haben im Ergebnis dazu geführt, dass die Schleuseninfrastruktur in das Eigentum des Zweckverbandes „Region Finowkanal“ überführt werden soll, von diesem grundinstandgesetzt bzw. modernisiert und danach betrieben sowie unterhalten werden soll. Mitglieder des neuen Zweckverbandes sind gemäß Zweckverbandssatzung⁹ der Landkreis Barnim, die Städte Bad Freienwalde, Eberswalde, Liebenwalde und Oderberg sowie die Gemeinden Liepe, Marienwerder, Niederfinow, Schorfheide und Wandlitz.

Der Bund wird hierfür auf der Basis einer Grundsatz- und einer Finanzierungsvereinbarung für zwei Schleusenpakete von jeweils sechs Schleusen 50 % aller Bau-, Planungs- und Bauleitungskosten für die Grundinstandsetzung bzw. Modernisierung der insgesamt zwölf Schleusen finanzieren. Da die andere Hälfte der Kosten für die erforderlichen Investitionsmaßnahmen an allen Schleusen auf Grund der kommunalen Lasten für die Erfüllung notwendiger Pflichtaufgaben von den Verbandsmitgliedern nicht getragen werden kann, ist eine Unterstützung des Landes durch die Bereitstellung von GRW-I-Fördermitteln zwingend notwendig. Im Umkehrschluss bedeutet dies, ohne diese finanzielle Unterstützung durch das Land wird der dauerhafte Erhalt der Schleuseninfrastruktur nicht möglich sein, respektive die motorisierte Freizeitschifffahrt auf dem Finowkanal zum Erliegen kommen und damit auch zum Großteil die wassertouristischen Potenziale des Kanals.

Das Land steht aufgrund der GRW-I-Richtlinien in der Pflicht, zur Bewilligung von Fördermitteln für die Investitionsmaßnahmen am Finowkanal im Rahmen eines regionalwirtschaftlichen Gesamtkonzepts den Nachweis des wirtschaftlichen Nutzens und der Nachhaltigkeit für die WIN-Region einschließlich des Finowkanals zu fordern. Dies beinhaltet auch die überzeugende Darstellung eines besonderen Landesinteresses, respektive dass die zu fördernde Infrastrukturmaßnahme in erheblichem Maße langfristigen gesamtwirtschaftlichen Nutzen für das Land generieren wird.

In Vorbereitung der Antragstellung auf GRW-I-Fördermittel durch den Zweckverband hat die Wirtschaftsfördergesellschaft des Landkreises Oberhavel WInTO GmbH, als Träger des Projektbüros der WIN-AG, vor dem Hintergrund der hierfür vorliegenden fachlichen und regionalen Kenntnisse das Tourismusberatungsbüro PROJECT M mit der Ausarbeitung dieses Gesamtkonzepts beauftragt.

⁹ „Verbandssatzung des Zweckverbandes Region Finowkanal“ in *Amtsblatt für Brandenburg* Jg. 31 Nr. 6 vom 12. Februar 2020, Seiten 131-134.

2. Bearbeitungsansatz des Konzepts

2.1 Räumliche Abgrenzung

Bereits unter Gliederungspunkt 1.1 wurde darauf hingewiesen, dass der motorisierte Bootstourismus nur in einer durchgängig schiffbaren Gewässernetzung funktionieren kann. Die nachhaltige Erschließung der wassertouristischen Potenziale bedarf in diesem Verständnis zwingend einer gesamträumlichen Betrachtung der Gewässersituation im nördlichen Brandenburg. Die Abgrenzung in dieser Studie auf den in Brandenburg liegenden Gewässerbereich ist formell und methodisch begründet und spiegelt damit nicht die Nutzersicht wider, für die die Landesgrenze verständlicherweise keine Rolle spielt. Für die Betrachtung der wirtschaftlichen Effekte ist dies aber anders als im Marketing nicht erforderlich, da sowohl Boote aus Mecklenburg-Vorpommern weiter nach Brandenburg fahren als auch umgekehrt. Die Begrenzung auf die Brandenburger Gebietskulisse ermöglicht deshalb gleichwohl eine valide Einschätzung der Größenordnung der regionalwirtschaftlichen Effekte aus dem Bootstourismus. Mit der Einbindung der Gewässer Mecklenburg-Vorpommerns würden sich die Zahlen zu den wirtschaftlichen Effekten nochmals deutlich erhöhen.

Der Finowkanal ist Bestandteil der „Brandenburgischen Seenplatte“: 2019 verständigten sich die Mitgliedslandkreise der WIN-AG, künftig die Wasserstraßen und -reviere der WIN-Region unter der wassertouristischen Dachmarke „Brandenburgische Seenplatte“ zu bewerben. Der Prozess zur Entwicklung derselben und damit einhergehend zu einer möglichen gemeinsamen Reisegebietsorganisation befindet sich derzeit in der Anfangsphase. In der vorliegenden Studie werden die Begriffe WIN-Region und Brandenburgische Seenplatte geographisch synonym verwandt und umfassen die in der nachfolgenden Abbildung dargestellte Gebietskulisse.



Abbildung 1: Gebietskulisse WIN-Region/Brandenburgische Seenplatte, © TMB

Eine zentrale Zielstellung der WIN-Initiative war von Beginn an die wassertouristische Belebung der südlichen Gewässerbereiche – Finowkanal, Werbelliner Gewässer, Oranienburger und Ruppiner Gewässer –, auch um die von vielen Bootsurlaubern bereits als kritisch empfundene starke Gewässerfrequentierung im Bereich der Fürstenberger und Rheinsberger Gewässerabschnitte zu entlasten. Laut *Bootsurlauberbefragung 2017*¹⁰ schätzen etwa 60 % die Gewässerfrequentierung als hoch ein, davon über 70 % als störend. Die Schiffbarmachung des westlichen Finowkanalabschnittes „Langer Trödel“ durch den Vorhabensträger Wasser- und Bodenverband „Schnelle Havel“ und des südlichen Abschnittes des Werbellinkanals durch die Gemeinde Marienwerder mit Unterstützung durch Fördermittel des Landes Brandenburg ist deshalb maßgeblich unter dem Gesichtspunkt der besseren Anbindung des Finowkanals an das regionale Gewässersystem zu sehen. Auch die 2018 begonnene Ufersicherung und Sohlenbaggerung des Ruppiner Kanals durch das Land leistet im Zusammenspiel mit dem von der Stadt Oranienburg und der WIN-AG vorangetriebenen Bau der Schleuse Friedenthal einen zentralen Beitrag hierfür.

Fazit: Auch wenn die beiden Gewässerbereiche Finowkanal und Ruppiner Gewässer nicht unmittelbar aneinander grenzen, so gilt für beide gleichermaßen, dass ihre wassertouristische Inwertsetzung neben einer örtlichen zielgruppengerechten Infra- und Angebotsstrukturausstattung maßgeblich von einer attraktiven räumlichen Vernetzung mit der Oberen-Havel-Wasserstraße abhängt.

Eine wirtschaftliche Solitärbetrachtung des Finowkanals wäre vor diesem Hintergrund weder plausibel noch zielführend. Die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Investitionsmaßnahmen am Finowkanal ist deshalb genauso wie der Bau der Schleuse Friedenthal durch die Stadt Oranienburg nur durch eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung aller wassertouristischen Reviere der Brandenburgischen Seenplatte zu beurteilen.

2.2 Inhaltlicher Bearbeitungsansatz

Regionalwirtschaftliche Effekte ergeben sich aus den Gewässerpotenzialen nicht nur für Tourismus **auf** dem Wasser (Bootstourismus, Fahrgastschiffahrt), sondern auch für den Tourismus **am** Wasser (im engeren und weiteren Sinn).

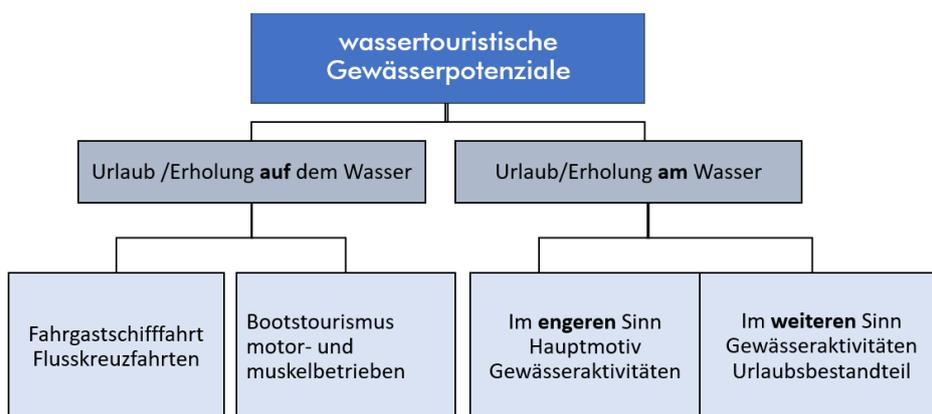


Abbildung 2: Wassertouristische Gewässerpotenziale, eigene Darstellung Project M

¹⁰ Project M GmbH im Auftrag der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN) und Wassertourismusinitiative Potsdamer-Brandenburger-Havelseen (WIR)/ Flusslandschaft Untere Havelniederung (FUN). *Bootsurlauberbefragung im Land Brandenburg*. 2017. Veröffentlichung www.win-brandenburg.de/fileadmin/user_upload/180321_Praesentation_Befragung_web.pdf, Seiten 22 und 23

Den Kern des Wassertourismus in einem vernetzten Gewässersystem wie der Brandenburgischen Seenplatte bildet der Bootstourismus. Von den Ausgaben der Bootstouristen profitieren die wasser-touristischen Anbieter wie Bootsverleiher und Hafenbetreiber sowie in den Anrainerorten auch Handel, Gastronomie, Kultur und Freizeitanlagen (1. Umsatzstufe), wie die nachfolgende Abbil-dung verdeutlicht.

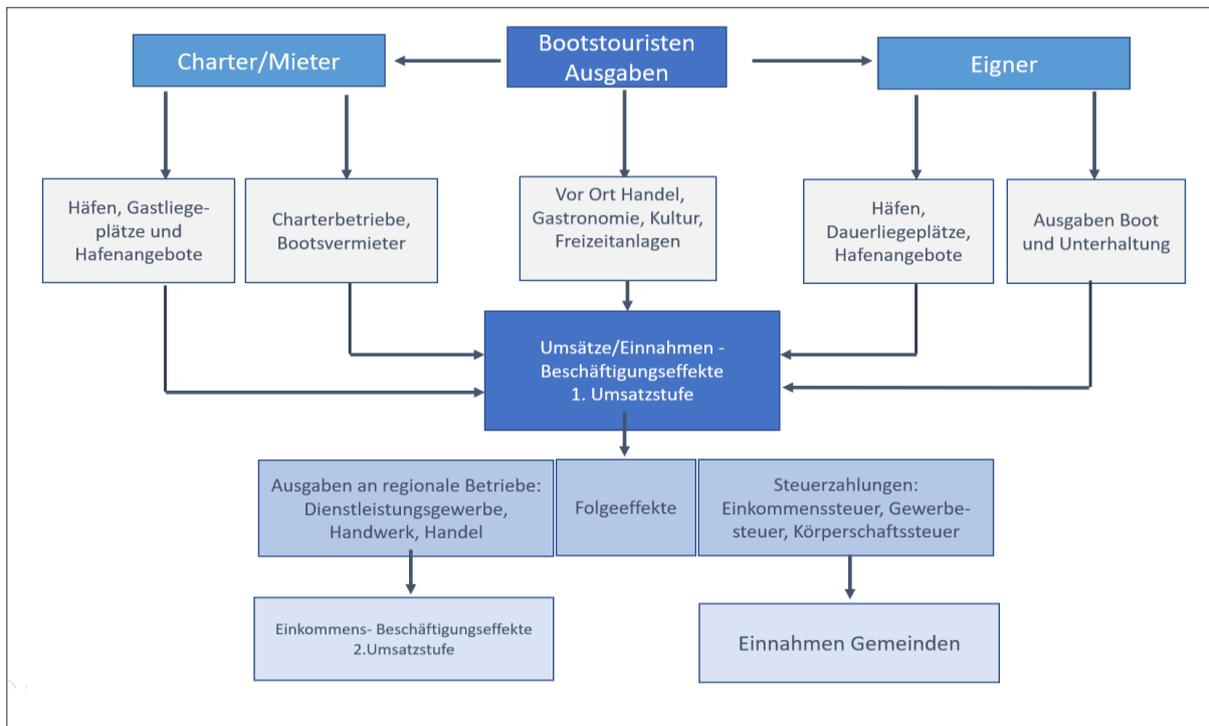


Abbildung 3: Regionalwirtschaftliche Effekte durch die Ausgaben von Bootstouristen, eigene Darstellung Project M

Der Wassertourismus ist durch eine hohe Vernetzung mit nachgelagerten Branchen gekennzeich-net, da ein Teil der Einnahmen aus der 1. Umsatzstufe in Form von Betriebsausgaben wiederum zu Umsatz bei in der Region ansässigen Betrieben im Dienstleistungsgewerbe, Handwerk oder Handel führt (2. Umsatzstufe).

Die im Rahmen der IHK-Studie *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus* von Project M 2014 ermittelten Regionalisierungsquoten – also der Anteil der Ausgaben, welcher in der 2. Umsatzstufe Betrieben aus der Region zu Gute kommt – belegen dies eindrucksvoll (siehe Gliederungspunkt 4.1). Darüber hinaus profitieren von den Einnahmen durch die daraus resultierenden Steuerein-nahmen auch die Kommunen – wie im Übrigen ferner Land und Bund.

Die Ausgaben der Wassertouristen sind aber nur eine Seite der wirtschaftlichen Effekte. Häufig übersehen wird, dass auch die Ausgaben für die Gewässerinfrastruktur (Investitionen, Betrieb und Unterhaltung) regionalwirtschaftliche Effekte bewirken, da hierfür im hohen Maße Betriebe aus dem regionalen Umfeld beauftragt werden und die mit Investition und Betreuung verbundenen Ausgaben bei diesen wiederum zu Einkommen führen. Wasserseitige Infrastruktur wie z. B. ein Schleusenausbau kostet zwar Geld in der Investition und Unterhaltung, bewirkt aber auf der anderen Seite direkt wie auch indirekt regionalwirtschaftliche Effekte. Bund und Land sind neben den Kommunen, gewerblichen Anbietern und Vereinen in diesem Verständnis auch Impulsgeber für die regionale Wirtschaftsentwicklung und haben damit auch eine Funktion als regionale Wirtschaftsförderer.

Die Abbildung 4 veranschaulicht die regionalwirtschaftlichen Effekte aus Infrastrukturausbau und -unterhaltung:

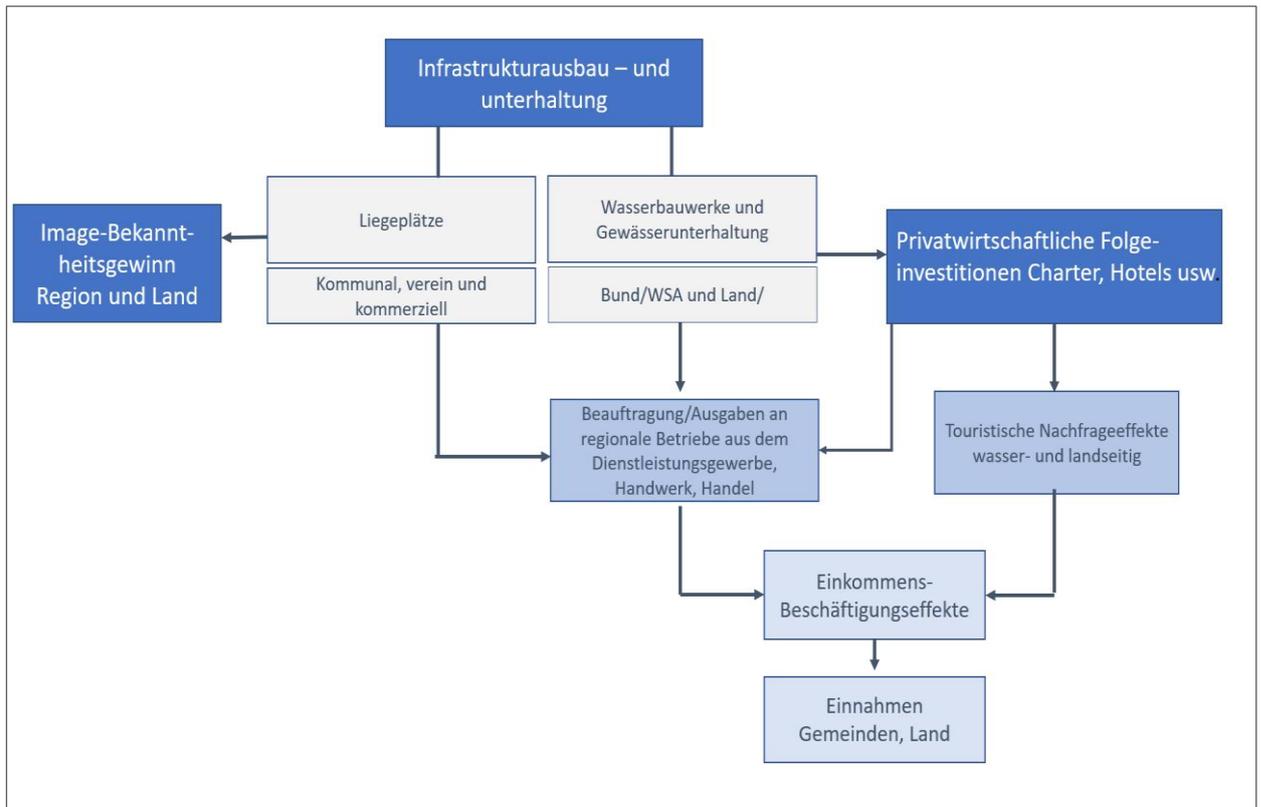


Abbildung 4: Regionalwirtschaftliche Effekte aus Investitionen in die Gewässerinfrastruktur, eigene Darstellung Project M

Öffentliche Investitionen in die wasserseitige Infrastruktur haben auch eine wichtige Initialfunktion, indem sie privatwirtschaftliche Folgeinvestitionen, sei es im Bootscharter oder auch in Hotelanlagen, mit Folgewirkungen selbst für den Einzelhandel generieren. Erst die wassertouristische Erschließung des Langen Trödel hat die private Großinvestition in das Hafendorf Zerpenschleuse, mit welcher 200 Ferienhäuser errichtet werden, bewirkt. Die daraus resultierende Nachfrage führte wiederum dazu, dass sich vor Ort ein Lebensmitteldiscounter angesiedelt hat, für dessen Investitionsentscheidung allein die lokale Kaufkraft nicht ausgereicht hätte. Von den Investitionen in die wassertouristische Infrastruktur profitieren auch die Anwohner nicht nur durch eine höhere Freizeitqualität, sondern wie das Beispiel Zerpenschleuse zeigt auch durch eine bessere Versorgungsqualität.



Abbildung 5: Wirkungskette öffentlicher Investitionen in die Infrastruktur, eigene Abbildung Project M

Regionalwirtschaftlich nicht ausreichend messbar sind zudem Bekanntheits- und Imageeffekte für die Region und das Land Brandenburg (sogenannte intangible Effekte) durch die überregional und über Deutschland hinausgehende Ausstrahlung des Wassertourismus. In Anbetracht des Alleinstellungsmerkmals gemeinsam mit der Mecklenburgischen Seenplatte als Europas größtes zusammenhängendes Gewässersystem sind diese nicht hoch genug einzuschätzen.

In der folgenden Grafik sind die wirtschaftlichen Folgeeffekte von Investitionen in die öffentliche Infrastruktur für nachgelagerte Branchen dargestellt:

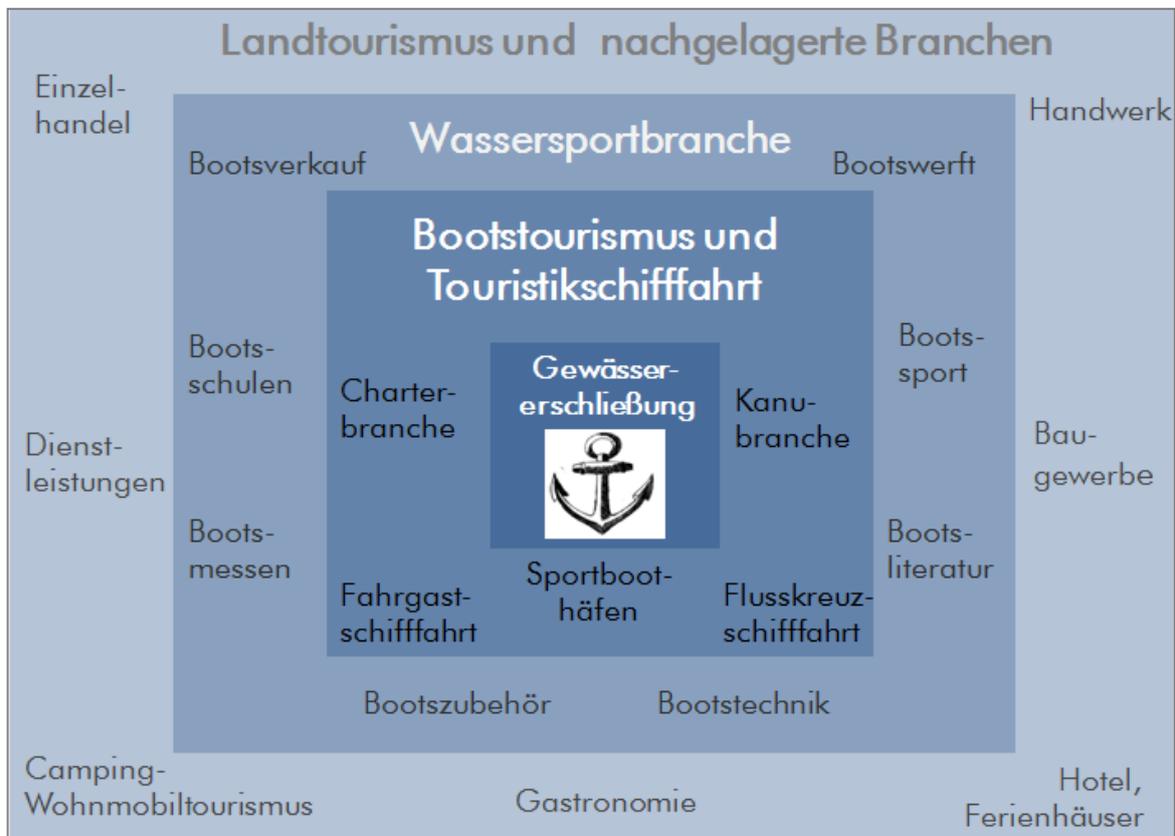


Abbildung 6: wirtschaftliche Folgeeffekte aus öffentlichen Investitionen in die Gewässerinfrastruktur für nachgelagerte Branchen, eigene Darstellung Project M

Die monetäre Berechnung sämtlicher in der Grafik dargestellten nachgelagerten Brancheneffekte ist aufgrund der hierfür unzureichenden Datenlage nicht möglich. Vor diesem Hintergrund liegt das Hauptaugenmerk bei der Berechnung der wirtschaftlichen Effekte in dieser Studie auf:

- Urlaub auf dem Wasser (Bootstourismus inklusive Fahrgastschiffahrt)
- Urlaub und Freizeit am Wasser (im engeren und weiteren Sinn)
- Regionalwirtschaftlich relevante öffentliche Ausgaben für die Infrastruktur

3. Darstellung der wassertouristischen Situation in der WIN-Region

3.1 Gewässerpotenziale

Die WIN-Region gliedert sich in drei Hauptwasserwandererrouten:

- **Havel-Oder-Wasserstraße** mit Oder-Havel-Kanal, Finowkanal, Werbelliner Gewässer und Malzer Kanal, 142 km Wasserwanderstrecke (Gewässereigentum Bund, Land)
- **Obere Havel-Wasserstraße** mit Voßkanal, Templiner und Lychener Gewässer, Wentower Gewässer, Fürstenberger Gewässer, Rheinsberger und Zechliner Gewässer, 134 km Wasserwanderstrecke (Gewässereigentum Bund)
- **Ruppiner Gewässer** mit Oranienburger Kanal, Ruppiner Wasserstraße, Fehrbelliner Gewässer, 101 km Wasserwanderstrecke (Gewässereigentum Bund und Land)

Das gesamte Gewässersystem bietet Potenziale sowohl für den motorisierten Bootstourismus und die Fahrgast- und Flusskreuzschiffahrt als auch für den muskelbetriebenen Bootstourismus. Diese Einschätzung trifft sowohl der Brandenburger Wassersportentwicklungsplan (WEP 4)¹¹ in seiner Kriterienmatrix zur Gewässerbedeutung, als auch die im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) erstellte Studie *Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland*¹². Die Bedeutung der Oberen Havel-Wasserstraße für den Charterboottourismus wird darin gemeinsam mit der Müritz-Elde-Wasserstraße – als einzige Gewässer Deutschlands – als „stark“ eingeschätzt, ebenso wie deren Bedeutung für das muskelbetriebene Wasserwandern. Auch der Finowkanal ist dort explizit benannt und jeweils der zweithöchsten Bewertungsstufe zugeordnet. Dies unterstreicht die zentrale Bedeutung der Brandenburgischen Seenplatte in Verbindung mit der sich anschließenden Mecklenburgischen Seenplatte für den Wassertourismus in Deutschland. Das „wassertouristische Herz“ Deutschlands schlägt in der Mecklenburgischen und Brandenburgischen Seenplatte.

Das gesamte Gewässersystem ist für den motorisierten Sportbootverkehr grundsätzlich uneingeschränkt befahrbar, für muskelbetriebene Boote ohnehin, auch wenn für Kanuten die kanalisiert Abschnitte wenig attraktiv sind. Mit Ausnahme des Oder-Havel-Kanals und der Ruppiner Wasserstraße im Abschnitt zwischen Schleuse Altfriesack und künftiger Schleuse Friedenthal können sämtliche Gewässer mit der Charterbescheinigung befahren werden. Berufsschiffahrt findet faktisch nur noch auf dem Oder-Havel-Kanal statt. Für Motorboote und Fahrgastschiffe mit größerem Tiefgang hat sich die Befahrbarkeit dennoch aufgrund der vergangenen sehr trockenen Sommer verschlechtert. Wenn dazu eine Verschlammung wie am Ruppiner Kanal stattfindet, hat das für das anschließende Revier (Ruppiner Gewässer) eine erhebliche Einschränkung der wassertouristischen Bedeutung zur Folge. Mit den vom Land Brandenburg bereits begonnenen und weiter

¹¹ Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg (Hrsg.). *Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg. Fortschreibung – wep4*. Potsdam, 2016.

¹² BMWi (Hrsg.). *Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland*. Berlin, 2016. Seite 24.

geplanten Vertiefungsmaßnahmen gibt es begründeten Anlass, dass sich die Perspektiven für die Ruppiner Gewässer künftig wieder spürbar verbessern.

Grundvoraussetzung zur Bewahrung der wassertouristischen Attraktionspotenziale ist der Erhalt einer durchgängigen Befahrbarkeit der Wasserstraßen. Wenn diese Durchgängigkeit durch die Schließung nur einer Schleuse eingeschränkt wird, beeinträchtigt dies im hohen Maße die wassertouristischen Perspektiven und gefährdet die Existenz vieler Anbieter, wie das Beispiel der Schließung der Schleuse Zaaren während der gesamten Saison 2019 zeigt. Eine Befragung der Charterunternehmer und Hafenbetreiber in der WIN-Region im Rahmen einer Studie¹³ zu den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der Schleusensperrung für den Wassertourismus in der Region hat erhebliche Negativfolgen für die Wassertourismusbranche in der Brandenburgischen und Mecklenburgischen Seenplatte wie folgt ermittelt:

- 69 % aller Anbieter hatten einen Buchungsrückgang zu verzeichnen, bei zwei Drittel aller Anbieter hatte die Sperrung einen Umsatzrückgang zur Folge.
- Für 96 % der Anbieter hatte die Sperrung negative Folgen auf den Geschäftsbetrieb. Die wirtschaftlichen Verluste resultierten nicht nur aus Buchungsrückgängen, sondern auch aus sperrungsbedingten Zusatzkosten u. a. durch kostenintensive Verlagerung von Booten auf dem Landweg. Zwei Drittel aller Anbieter befürchten, dass sich die Sperrung von Zaaren auch zukünftig noch negativ auf ihren Betrieb auswirken wird, auch wenn die Schleuse ab 2020 wieder befahrbar ist.
- 87 % der Anbieter befürchten einen anhaltenden Imageschaden und negative Folgewirkungen für den Wassertourismus.
- Auch nachgelagerte Branchen wie Gastronomie und Einzelhandel in den Anrainerorten hatten zum Teil erhebliche Umsatzrückgänge zu verzeichnen.

Diese Ergebnisse machen deutlich: Schon die Schließung einer einzigen, auf einer Hauptwasserstraße liegenden Schleuse während der Saison führt zu einer erheblichen Beschädigung des Wassertourismus in der gesamten Region respektive zu einer massiven Beeinträchtigung sowohl betrieblicher als auch regionalwirtschaftlicher Potenziale. Dies gilt für die gesamte Brandenburgische Seenplatte und im besonderen Maße für den Finowkanal mit seinen 13 Schleusen. Wassertourismus kann dort nur stattfinden, wenn die durchgängige Befahrbarkeit für motorisierte Boote sichergestellt ist, d. h. alle Schleusen funktionieren.

Fazit: Vor dem Hintergrund des hohen Sanierungsbedarfs an vielen Schleusen der Brandenburgischen Seenplatte ist die schrittweise Sanierung der Schleusen ohne Beeinträchtigung der wassertouristischen Potenziale die zentrale Herausforderung für die Gewässerregion. Voraussetzungen für den Wassertourismus sind Planungssicherheit, Verlässlichkeit und eine vertrauensvolle Kommunikation. Eine vorausschauende Zusammenarbeit von Bund (WSA Eberswalde), Land und Region ist vor diesem Hintergrund entscheidend dafür, dass sich das Negativbeispiel Schleuse Zaaren nicht wiederholt.

¹³ Project M im Auftrag der Industrie- und Handelskammern Potsdam, Ostbrandenburg und Mecklenburg-Vorpommerns, des Bundesverbands Wassersportwirtschaft e.V., der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN) sowie der Tourismusverbände Ruppiner Seenland, Mecklenburgische Seenplatte und Havelland. *Wirtschaftliche Auswirkungen der Sperrung einer zentralen Schleuse auf den Wassertourismus und die Region am Beispiel Schleuse Zaaren*, 2019/2020. noch unveröffentlicht.

3.2 Wassertouristische Angebotssituation

Zentraler Erfolgsfaktor des Wassertourismus ist eine auf die Anforderungen der wassertouristischen Zielgruppen zugeschnittene, wassertouristische Angebotsstruktur. Hierzu zählen v. a. Boots- und Liegeplatzvermietung. Die folgenden Zahlen beziehen sich auf die Gebietskulisse der Brandenburgischen Seenplatte und sind Ergebnis einer umfassenden Recherche aller am Markt erhältlichen Printprodukte durch Project M (Stand Sommer 2019) mit nachfolgender Auswertung der Internetauftritte und telefonischer Nachfrage zu Unklarheiten bei den Verfassern. Diese wurden abgeglichen mit den Daten aus der DAMAS Datenbank der TMB und den 2014 im Rahmen der IHK-Studie *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus* ermittelten Daten.

- 47 Anbieter, die motorisierte Boote zum Übernachten verchartern, darunter:
 - 39 Anbieter mit 331 Motoryachten/Hausbooten¹⁴ (Größenverteilung: 94 kleinere Yachten / Boote für 2-4 Personen, 199 mittlere Yachten / Boote für 5-8 Personen und 38 große Yachten / Boote für 9 und mehr Personen)
 - 18 Anbieter mit 116 Flößen und Bungalowbooten (davon 8 Anbieter nur für Flöße und Bungalowboote, 10 Anbieter auch für Motoryachten und Hausboote)
 - 13 Anbieter mit (mindestens) 65 motorisierten Booten¹⁵ für Tagesfahrten (offene Motorboote, Daycruiser)
- 10 Anbieter mit 18 Fahrgastschiffen (hinzu kommen mehrere Anbieter mit Kabinenschiffen mit Sitz außerhalb der WIN-Region, die aber Flusstouren über die Gewässer der Region anbieten)
- 49 Anbieter mit 1.155 Verleihkanus
- 58 kommerzielle Sportboothäfen mit 2.593 Liegeplätzen zuzüglich 16 Vereinsanlagen mit 974 Liegeplätzen, in der Summe 3.567 Liegeplätze

Seit 2014 sind im „klassischen“ Charterboottourismus nur einige wenige Anbieter mit dazu sehr geringer Bootsanzahl am Markt neu hinzugekommen (Chartergeschäft ergänzender Geschäftszweig). Ein sehr dynamischer Wachstumsschub ist aber bei den Vermietern von Flößen und Bungalowbooten festzustellen. Deren Anzahl hat sich von sieben Vermietern im Jahr 2014 auf 18 Vermieter mehr als verdoppelt. Dabei handelt es sich nicht nur um neue Anbieter, sondern auch um Angebotserweiterungen bei bereits 2014 am Markt aktiven Charterbetrieben. Die Anzahl an Flößen und Bungalows hat sich sogar fast verdreifacht. Im Kanutourismus ist die Entwicklung in den vergangenen fünf Jahren auf hohem Niveau stabil geblieben und auch bei der Fahrgastschiffahrt gab es nur geringfügige Veränderungen. Bei den Häfen sind nur wenige neue Anlagen hinzugekommen, die Anzahl der Liegeplätze hat sich leicht erhöht.

Fazit: Die große Anzahl von weit über 150 wassertouristischen Anbietern im Bootstourismus unterstreicht die hohe Bedeutung des Wassertourismus für die Region. Größere Veränderungen am Markt sind in den letzten fünf Jahren nicht mehr festzustellen, abgesehen von dem noch recht jungen Angebotssegment Floß- und Bungalowbootvermietung. Hier handelt es sich, wie in der IHK-Studie 2014 bereits prognostiziert, um einen stark boomenden Markt, was seinen Ausdruck in der signifikant gestiegenen Anzahl an Anbietern und vor allem in der Bootsflotte findet.

¹⁴ Zahl gibt eine Größenordnung an. Die größeren Charterbootanbieter mit mehreren Basen in Brandenburg, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern verlegen je nach Nachfrage häufiger Boote zwischen den Stationen, so dass sich die Gesamtzahl in den einzelnen Revieren ständig verändert.

¹⁵ Da die Bootsanzahl nicht von allen Anbietern aufgelistet wurde, dürfte die eigentliche Zahl noch höher liegen.

3.3 Beschreibung der Gewässerfrequentierung

3.3.1 Bootsverkehre im Gesamtwässersystem

Indikator für die Gewässerfrequentierung sind die an den Schleusen ermittelten Bootszahlen. Mit Ausnahme des Finowkanals erfolgt keine nach muskelbetriebenen und motorbetriebenen Sportbooten differenzierte Erfassung, so dass zu dem Verhältnis von Motorbooten zu muskelbetriebenen Booten keine Aussage getroffen werden kann.

Die Hauptverkehre verlaufen auf der Oberen Havel-Wasserstraße und in Fortsetzung der Müritzhavel-Wasserstraße. Die mit Abstand höchste Frequentierung ist für den Bereich der Fürstenberger und Rheinsberger Gewässer und der angrenzenden mecklenburgischen Gewässer festzustellen, wie die folgende Abbildung mit Sportbootschleusenzahlen von ausgewählten Schleusen verdeutlicht. Da die Zahlen der Saison 2019 aufgrund der Schleusensperrung Zaaren das Bild verfälschen, sind in der folgenden Grafik die Zahlen aus dem Jahr 2018 abgebildet.



Abbildung 7: Sportbootschleusungen an ausgewählten Schleusen in der Brandenburgischen und Mecklenburgischen Seenplatte 2018. Quelle WSA Eberswalde.

Absoluter Spitzenreiter mit über 40.000 Sportbootschleusungen ist die in Mecklenburg-Vorpommern liegende Schleuse Diemitz. Spitzenreiter in Brandenburg ist die Schleuse Wolfsbruch mit gut 31.000 Sportbooten. Die Zahlen für die Schleusen Kannenburg und Templin stammen aus dem Jahr 2017, da aufgrund der bauzeitbedingten Schließung der Schleuse Kannenburg die 2018 erfassten 2027 Sportbootschleusungen an der Templiner Schleuse ausschließlich aus endogenen Bootspotenzialen resultieren.

Die Addition aller Sportbootschleusungen auf der Oberen Havel-Wasserstraße und der Müritz-Havel-Wasserstraße ergibt für 2018 eine Zahl von 316.008 Sportbooten, die sich wie folgt auf die einzelnen Schleusen verteilt:

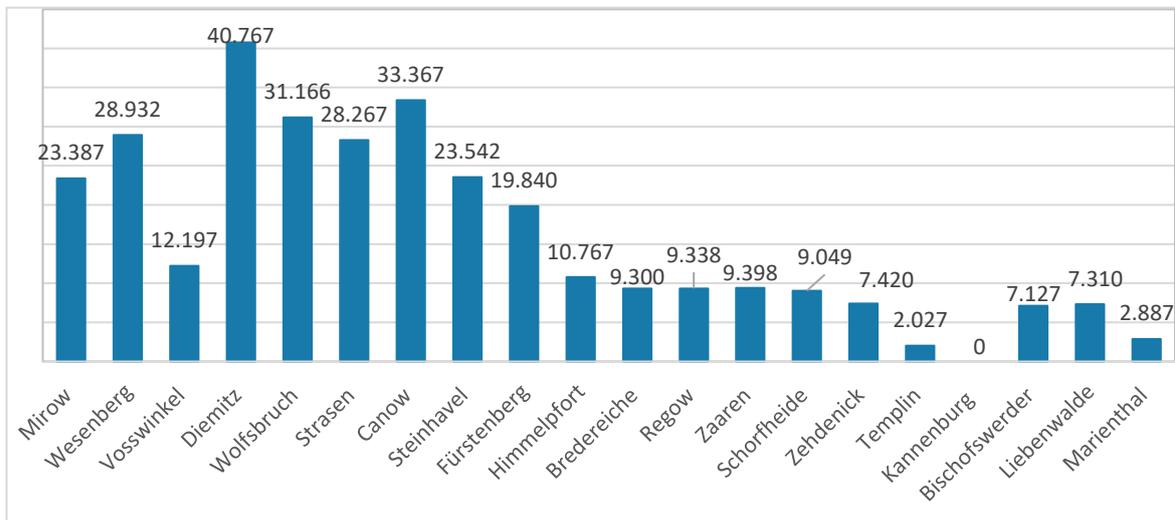


Abbildung 8: Sportbootschleusungen an allen Schleusen zwischen Liebenwalde und Mirow 2018, Quelle WSA Eberswalde

Seit 2010 bis 2018 bewegt sich die Gesamtanzahl ohne größere Schwankungen stabil zwischen 300.000 und 316.000 Sportbooten, wie die folgende Abbildung zeigt.

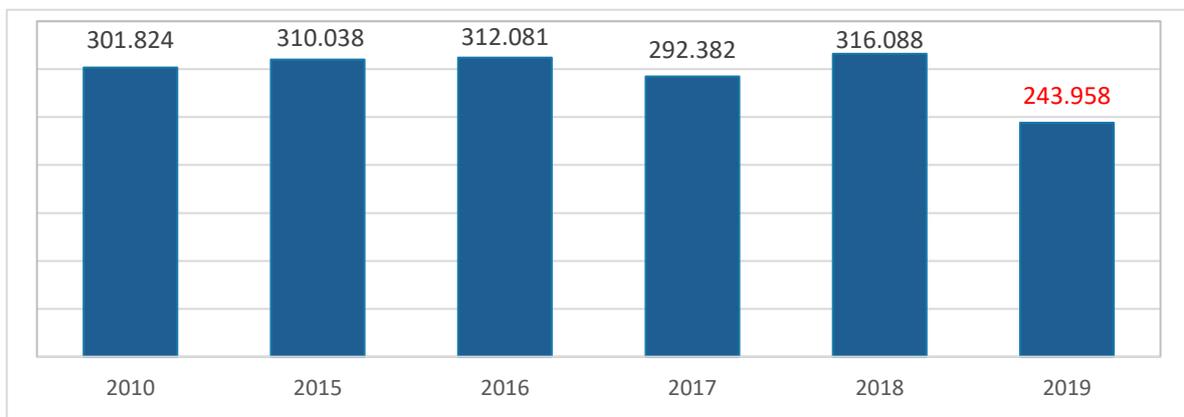


Abbildung 9: Summe aller Sportbootschleusungen. im zeitlichen Vergleich 2010 bis 2019. Quelle WSA Eberswalde

Im Jahr 2019 liegt die Zahl mit 243.958 Sportbooten deutlich niedriger als in den Vorjahren. In der Summe aller Schleusungen bedeutet dies einen Rückgang von 23 %. 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. Selbst an der Schleuse Wolfsbruch ist mit 8 % und in Fürstenberg mit 23 % ein offensichtlich durch die Schließung von Zaaren bedingter Rückgang des Sportbootverkehrs festzustellen, im Gewässerabschnitt Obere Havel-Wasserstraße zwischen Bischofswerder und Wolfsbruch beträgt der Rückgang sogar 35 %. Auch an den Schleusen in den südlichen Gewässerrevieren ist die Zahl 2019 rückläufig, bei den Ruppiner Gewässern hat sich der Sportbootverkehr um 27 % reduziert und bei den Werbelliner Gewässern um 10 %.

3.3.2 Bootsverkehre auf dem Finowkanal

Am Finowkanal konnte von 2017 zu 2018 eine Steigerung des Sportbootverkehrs um gut 8 % realisiert werden, davon etwa zwei Drittel durch motorisierte Boote. Dort erfolgt bislang abweichend zu den anderen Wasserstraßen durch die von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Region Finowkanal eingesetzten Schleusenwärter eine getrennte Erfassung nach motorisierten und muskelbetriebenen Sportbooten.

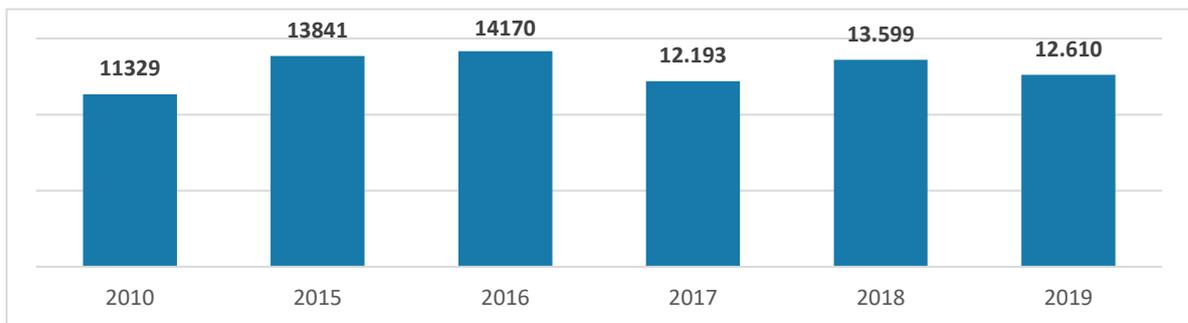


Abbildung 10: Entwicklung der Sportbootschleusungen auf dem Finowkanal zwischen 2010 und 2019.
Quelle WSA Eberswalde und KAG Region Finowkanal

Für 2019 ist ein Rückgang von 7 % festzustellen. Da wetterbedingte Ursachen ausgeschlossen werden können, spricht vieles dafür, dass sich die Sperrung der Schleuse Zaaren nicht nur auf die Obere Havel-Wasserstraße als unmittelbar davon betroffene Wasserstraße negativ ausgewirkt hat, sondern diese auch für weitere Gewässer wie den Finowkanal und die Werbelliner Gewässer Folgen hatte. Letztere verzeichneten 2019 ebenfalls rückläufige Zahlen. Ein wesentlicher Grund hierfür ist, dass der Finowkanal für Boote aus dem Gewässerbereich nördlich der Schleuse Zaaren nicht mehr erreichbar war. Anders als vielleicht vermutet, konnten Finowkanal und Werbelliner Gewässer auch nicht von der Sperrung der Schleuse Zaaren durch eine Verlagerung des Bootsverkehrs mit ursprünglichem Ziel nördlich der Schleuse Zaaren profitieren, obwohl sich Bootsurlauben in der Kombination Obere Havel-Wasserstraße, Finowkanal mit Langem Trödel, Werbellinkanal und Oder-Havel-Kanal eigentlich eine attraktive Rundfahrtmöglichkeit eröffnet. Dies findet seinen Ausdruck auch in den Zahlen der Schleuse Zerpenschleuse am Finowkanalabschnitt Langer Trödel. Während von 2017 zu 2018 noch ein kräftiger Anstieg um 50 % auf 1.764 Boote festzustellen war, hat sich die Zahl der Boote 2019 auf 1.605 Boote rückläufig entwickelt. Offensichtlich wurde die Sperrung der Schleuse Zaaren am Markt undifferenziert auf die gesamte Region übertragen, sich bietende Alternativrouten wurden nicht genutzt bzw. waren für Boote aus Revieren nördlich der Schleuse Zaaren nicht mehr erreichbar.

3.4 Wassertouristische Nachfrage

Marktvolumen

Die Schleusenzahlen vermitteln einen Eindruck der Gewässerfrequentierung und Entwicklung des Bootsverkehrs (Trends), aber keine Informationen zu Umfang und Struktur des Bootstourismus. Weder wird bei den Schleusenzählungen eine Differenzierung zwischen motorisierten und muskelbetriebenen Booten vorgenommen, noch werden bei den motorisierten Booten für die Beurteilung des Wasserstourismus relevante Daten erfasst, z. B. ob es sich um Eigner- oder Charterboote oder um ein- oder mehrtägige Fahrten handelt. Das Marktvolumen im Bootstourismus ist deshalb mit den Schleusenzahlen nicht bestimmbar. Anders als bei Übernachtungen in Unterkünften mit zehn und mehr Betten besteht für Vercharterer keine Meldepflicht an das Landesamt für Statistik, so dass es auch keine offiziellen Daten für Übernachtungen auf Booten gibt. Eine künftige Erhebung ist entsprechend wünschenswert.

Eine ungefähre Einschätzung des Marktvolumens ist jedoch möglich auf Grundlage der Anzahl der Boote in der Vermietung, der durchschnittlich vermieteten Wochen, der durchschnittlichen Crewgröße und der Tourendauer. Berechnungsgrundlagen hierfür sind die in der IHK-Studie *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus 2014* ermittelten betriebswirtschaftlichen Kennziffern, die *Bootsurlauberbefragung im Land Brandenburg 2017* sowie die 2019 aktualisierten Bootszahlen (siehe Gliederungspunkt 3.2). Auf dieser Grundlage stellt sich das Marktvolumen in der Brandenburgischen Seenplatte für die **kommerzielle Bootsvermietung** wie folgt dar:

- Charter Motoryachten/Hausboote rd. 197.457 Personentage¹⁶ (vergleichbar landseitige Übernachtungen aus der amtlichen Übernachtungsstatistik der Statistischen Landesämter). Bei einer Ø Tourendauer 7,2 Tage lt. Bootsurlauberbefragung sind das 27.424 Bootsurlauber
- Charter Flöße/Bungalowboote rd. 50.083 Personentage und 12.694 Bootsurlauber (kleine Flöße 19.338 Personentage mit Ø Tourendauer 2,5 Tage, größere Flöße und Bungalowboote 30.745 mit Ø Aufenthaltsdauer 6,2 Tage).
- Kanutourismus¹⁷ 194.040 Personentage und 114.141 Kanuten (aufgrund des hohen Anteils an Tagestouren Ø Tourendauer 1,7 Tage).

Der Anteil an Eignerbooten am Gesamtaufkommen des Sportbootverkehrs auf den Gewässern der Brandenburgischen Seenplatte wurde empirisch noch nicht erfasst. Dies wäre nur möglich, wenn man über die gesamte Saison an den Schleusen eine nach Charter- und Eignerbooten differenzierte Erfassung vornehmen würde. Die folgenden Zahlen sind daher als Orientierungsgröße zu verstehen. Anhaltspunkte für eine ungefähre Verteilung Charterboote vs. Eignerboote bieten die beiden Bootsurlauberbefragungen 2009¹⁸ und 2017, aus denen sich aufgrund ihrer großen Fallzahlen, des breiten Befragungszeitraums, der räumlichen Streuung und des zeitlichen Vergleichs eine Einschätzung dazu ableiten lässt.

¹⁶ Berechnungsgrundlage die im Rahmen der IHK-Studie ermittelten durchschnittlichen Personentage pro Boot für kleine Boote 306, für mittlere Boote 603, für große Boote 1279 multipliziert mit der Anzahl der Boote

¹⁷ Kanu Synonym für Paddelboot und Oberbegriff für Bootstypen Kanadier mit Stechpaddel und Kajaks mit Doppelpaddel

¹⁸ Project M GmbH/Heike Helters Tourismuskontor im Auftrag des Netzwerks „Aktiv in der Natur Brandenburg“. *Befragung Wassertouristen: Ergebnisse und Schlussfolgerungen für die weitere Entwicklung des Wassertourismus in Brandenburg*. 2009.

Im Jahr 2009 lag der Anteil der Charterboote in der Brandenburgischen Seenplatte noch bei 40 %, im Jahr 2017 bei 53 %. Vor dem Hintergrund des seitdem nachweisbar gewachsenen Chartermarkts ist ein solcher Zuwachs glaubhaft. Der Charteranteil in den boottouristisch besonders frequentierten Gewässern in der nördlichen Brandenburgischen Seenplatte (Rheinsberger und Fürstenberger Gewässer) dürfte in der Hauptsaison vermutlich sogar noch um einiges höher liegen, so dass über die Saison und die gesamte Brandenburgische Seenplatte betrachtet ein leicht aufgerundeter Anteil von 55 % Charterbooten am Gesamtsportbootaufkommen plausibel erscheint, respektive ein Anteil von 45 % an Eignerbooten. Zusätzlich zu den oben dargestellten Personentagen aus dem kommerziellen Bootstourismus kommen damit noch weitere etwa 203.000 Personentage durch Eignerboote hinzu. Die Einschätzung der Personentage durch Privatkanuten ist nicht ermittelbar, da ein zeitlicher Vergleich wie bei den motorisierten Booten nicht möglich ist (*Bootsurlauberbefragung im Land Brandenburg 2017* nur motorisierte Bootsurlauber und keine Kanuten).

Nachfragestruktur

Umfassende qualitative Erkenntnisse über motorisierte Bootsurlauber in der Brandenburgischen Seenplatte bietet die bereits erwähnte Befragung von Bootsurlaubern mit mindestens einer Übernachtung¹⁹ aus dem Jahr 2017. Ziel der Befragung war es, die verschiedenen Zielgruppenprofile von Bootsurlaubern herauszufinden, Erkenntnisse über deren Motive und Verhalten unterwegs zu gewinnen sowie deren Beurteilung der Region zu erfahren. Die breite Streuung der Befragungsstandorte, des Befragungszeitraumes von Mai bis September und die Anzahl von fast 500 Interviews ermöglicht eine gute Annäherung an die tatsächliche Situation des Bootstourismus in der Brandenburgischen Seenplatte. Im zeitlichen Vergleich mit der 2009 landesweit durchgeführten *Befragung Wassertouristen* lassen sich zudem Erkenntnisse zur Entwicklung feststellen.

Die folgenden Zahlen beziehen sich auf die Gewässer der Brandenburgischen Seenplatte:

- Bei der **Verteilung der Bootstypen** dominiert wie auch 2009 die klassische Motoryacht mit einem Anteil von fast 55 %, gefolgt von den 2009 noch so gut wie gar nicht vorhandenen Flößen und Bungalowbooten mit fast 25 %. Die „klassischen“ Hausboote mit Innenborder liegen mit 15 % erst an dritter Stelle. Der hohe Anteil an Motoryachten erklärt sich dadurch, dass fast alle Eigner mit diesem Bootstyp unterwegs sind, während bei den Charterkunden andere Bootstypen dominieren. Der große Anteil an Flößen und Bungalowbooten ist ein Beleg für das rasante Wachstum dieses noch jungen Angebotssegments, das mittlerweile mehr als nur eine Nische ist, wie dies noch für 2009 galt. Die Durchschnittslänge der Boote ist seit 2009 weiter auf 9,30 Meter gestiegen, 30 % der Boote liegen in der Größenklasse von 10 Metern und mehr. Die Breite der Boote wurde nicht explizit erfasst. Vor dem Hintergrund der vielen neu hinzugekommenen größeren Flöße und Bungalowboote dürften die Boote auch in der Breite deutlich zugelegt haben, was in der Folge zu Problemen in der Liegeplatzinfrastruktur geführt hat, die vielerorts auf diese Maße nicht ausreichend eingerichtet war und ist.

¹⁹ Project M GmbH im Auftrag der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN) und Wassertourismusinitiative Potsdamer-Brandenburger-Havelseen (WIR)/ Flusslandschaft Untere Havelniederung (FUN). *Bootsurlauberbefragung im Land Brandenburg*. 2017. www.win-brandenburg.de/fileadmin/user_upload/180321_Praesentation_Befragung_web.pdf. In der Präsentation werden die Zahlen für Gesamt-Brandenburg dargestellt; teilweise sind die Werte für das nördliche Brandenburg (WIN-Region) und das westliche Brandenburg (WIR-Region) zusätzlich separat ausgewiesen. Die Angaben im obigen Text beziehen sich stets auf das nördliche Brandenburg (WIN-Region). Die Auswertung der Befragung ausschließlich für die WIN-Region ist nicht veröffentlicht.

- Die Brandenburgische Seenplatte strahlt auch überregional aus, was aus der **Herkunft der Wassertouristen** ableitbar ist. Im Jahr 2009 lag der Anteil der „heimischen“ Bootsfahrer aus Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern bei 58 %, bei der 2017er Befragung nur noch bei 41 %. Der Anteil nicht aus dem ostdeutschen Raum stammender Bootsurlauber ist hingegen auf 42 % angestiegen, bei Charterkunden liegt dieser sogar bei 59 %. Von den Charterkunden haben 6 % ihren Wohnsitz im Ausland. Diese Zahlen unterstreichen, Bootstourismus in der Brandenburgischen Seenplatte bewirkt im hohen Maße überregionale Nachfrageeffekte. Das spiegelt sich auch in dem seit 2009 deutlich gestiegenen Anteil an „Newcomern“ wider. 41 % der Befragten waren erstmals in der Region mit dem Boot unterwegs, 2009 waren es nur etwa 20 %. Mit 52 % besonders hoch lag der Newcomeranteil bei den Flößen und Bungalowbooten. Die Einstiegsschwelle für Bootsurlauber ohne Bootserfahrung ist in diesem Segment offensichtlich am niedrigsten.
- Das durchschnittliche **Alter der Bootsurlauber** liegt bei 53 Jahren und damit unter dem Wert von 56 Jahren 2009. Dies erklärt sich vor allem durch die Flöße und Bungalowboote, bei denen das Durchschnittsalter mit 45 Jahren am niedrigsten ist.
- Gut 36 % der Bootsurlauber sind mit Familie unterwegs, 57 % mit Partner/innen, 21 % mit Freunden. Bei den Charterkunden ist der **Anteil an Familien** mit fast 50 % deutlich höher als bei den Eignern mit nur 21 %.
- Natur und Landschaft sind nach wie vor der dominierende **Urlaubsanlass**. Es gibt bei fast allen Bootsurlaubern ein großes Interesse an Landgängen, wie die folgende Grafik verdeutlicht. Die Besichtigung der Orte, Gastronomiebesuche und auch das Einkaufen liegen ganz oben in der Beliebtheitsskala bei Landgangaktivitäten. Diese führen dann zu Ausgaben in den Anrainerorten und bewirken dort wiederum Einnahmen respektive landseitige Wertschöpfungseffekte.

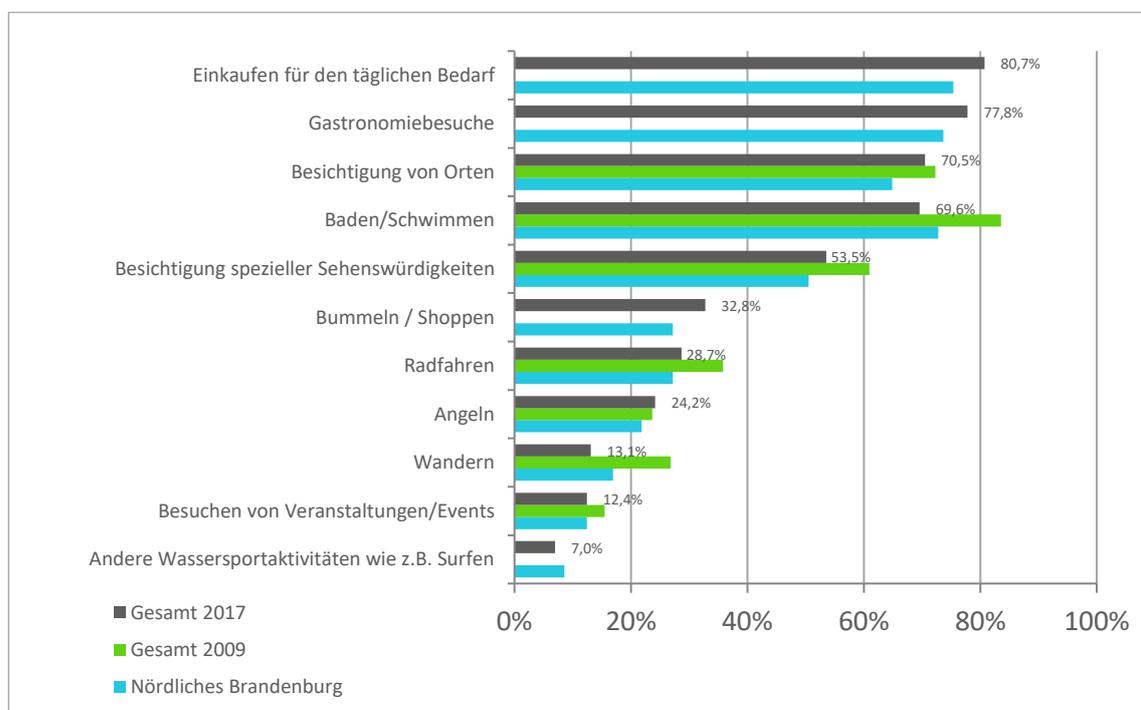
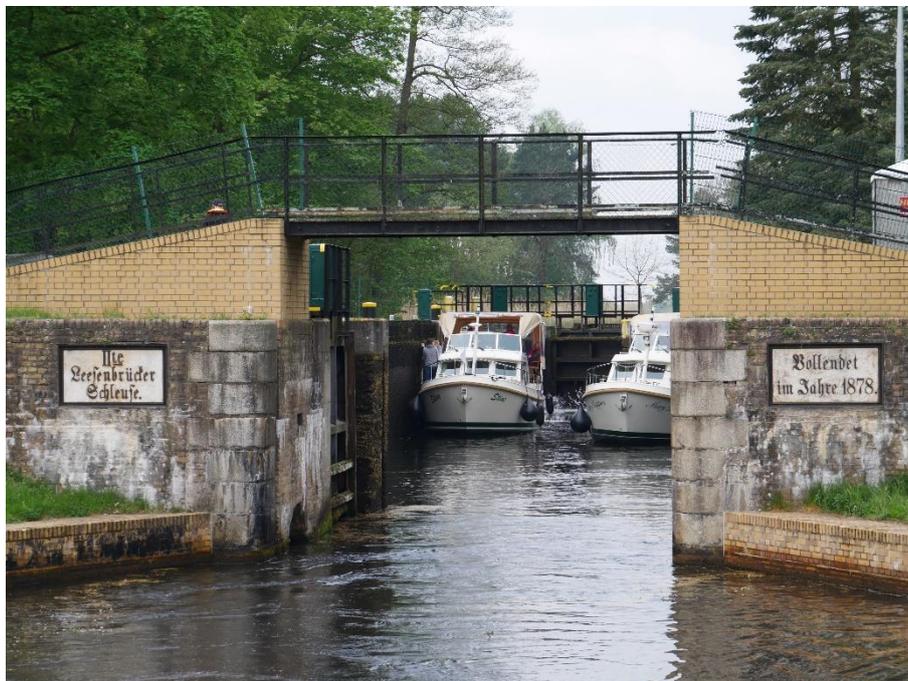


Abbildung 11: Aktivitäten motorisierter Bootsurlauber während eines Bootsurlaubs, Bootsurlauberbefragung 2017

- Die **Bewertung der Region** fällt bei den Bootsurlaubern mit einer Durchschnittsbewertung von 1,78 auf einer Skala von 1 bis 5 weiterhin sehr hoch aus. Die in Spitzenzeiten hohe Gewässerfrequentierung mit zum Teil längeren Wartezeiten an den Schleusen wird zwar notgedrungen akzeptiert, aber durchaus kritisch wahrgenommen. Zwar sind nur 4,4 % der Meinung, dass das Bootsaufkommen immer und überall zu hoch ist, aber 44 % empfinden das Bootsaufkommen in Teilbereichen als sehr hoch und 30 % zu bestimmten Zeitpunkten, in der Regel an den Wochenenden in der Hauptferienzeit.
- 97 % der Befragten waren mit ihrem Bootsurlaub zufrieden. Gut 20 % davon gaben an, dass ihre Erwartungen sogar übertroffen wurden. Erfreulich ist, dass 98 % aller Befragten angegeben haben, wiederkommen zu wollen, davon 59 % sicher und 39 % wahrscheinlich.

Fazit: Die Erfolgsgeschichte Urlaub auf dem Wasser/Bootstourismus in der Brandenburgischen Seenplatte hält seit 2009 an und dürfte sich voraussichtlich auch weiter fortsetzen, vorausgesetzt die Durchgängigkeit und Schifffbarkeit der Gewässer bleibt erhalten. Die hohe Wiederkehrbereitschaft bietet auch den Gewässerbereichen, die bislang weniger im Fokus der Bootstouristen lagen, wie dem Finowkanal und den Ruppiner Gewässern, wichtige Marktchancen und Wachstumspotenziale für eine wassertouristische Belebung.



Finowkanal, Schleuse Leesenbrück

Foto: WIN-AG

4. Wirtschaftliche Positionsbestimmung der Gewässerpotenziale

4.1 Wirtschaftsfaktor Bootstourismus im Land Brandenburg

Wie eingangs bereits deutlich gemacht wurde, bilden die Gewässerpotenziale ein, wenn nicht sogar das touristische Hauptkapital für das Reiseland Brandenburg, sowohl als Positionierungsmerkmal und Imagefaktor als auch direkter oder indirekter Besuchsanlass. Allein der gewerbliche Bootstourismus sorgt in der Summe von Chartertourismus, Kanutourismus, Fahrgastschiffahrt und Sportboothäfen für einen Jahresumsatz von 200 Mio. Euro in Brandenburg und Berlin, wie die folgende Grafik²⁰ verdeutlicht:

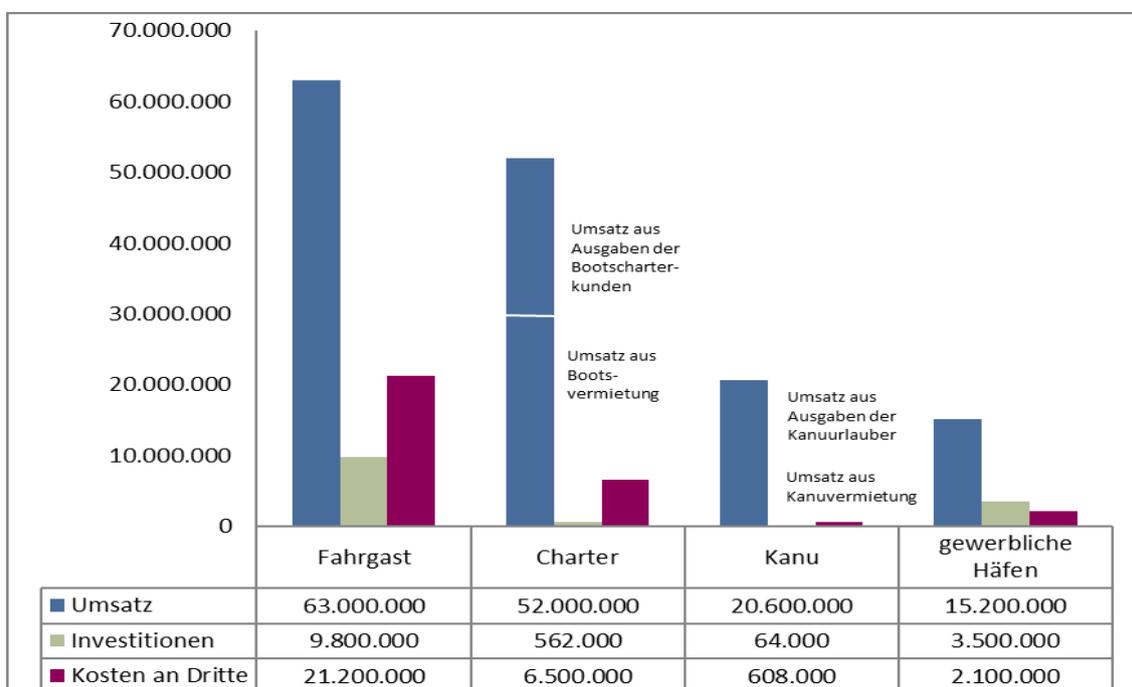


Abbildung 12: Umsätze aus Bootstourismus. Quelle *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus*

Hinzu kommen die in diesen Zahlen nicht enthaltenen²¹:

- Ausgaben durch die zahlreichen Eigner (Motorboot und Kanu) während ihres Bootsurlaubes,
- Umsätze aus der Tagesvermietung offener Motorboote, Segeljollen und Freizeitboote
- Umsätze aus über die Liegeplatzvermietung hinausgehenden bootsspezifischen und touristischen Dienstleistungen in den Häfen,
- sowie Umsätze durch Liegeplatzvermietung in den wassertouristisch ausgerichteten Wassersportvereinen.

²⁰ IHK-Studie *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus*, Seite 53; die Summe enthält Umsätze aus den Ausgaben der Bootstouristen, aus der Bootsvermietung sowie aus betrieblichen Investitions- und Betreiberkosten, die an Drittbetriebe mit Geschäftssitz in der Region ausgegeben werden.

²¹ Berechnung des Umsatzes war aufgrund fehlender Datengrundlagen nicht möglich.

Die Umsätze aus dem Bootstourismus führen zu Beschäftigungseffekten bei den Anbieterbetrieben. Diese stellen sich differenziert für die vier Angebotsbereiche wie folgt dar²²:

- Charterbetrieb: Ø 5,2 Mitarbeiter, davon 2,1 Mitarbeiter saisonal
- Kanubetrieb: Ø 3,8 Mitarbeiter, davon 1,8 Mitarbeiter saisonal
- Fahrgastschiffahrtsanbieter: Ø 7,7 Mitarbeiter, davon 5,5 Mitarbeiter saisonal
- Hafentreiber: Ø 4,6 Mitarbeiter, davon 0,6 Mitarbeiter saisonal

Hochgerechnet ergibt sich für die Branche insgesamt eine Mitarbeiterzahl von gut 2.100 Beschäftigten, davon etwa zwei Drittel in Vollzeit und ein Drittel in Teilzeit. Diese Zahl bildet die tatsächliche Beschäftigungswirkung allerdings nur ungenau ab. Tatsächlich sind die Beschäftigungseffekte durch den Bootstourismus vor dem Hintergrund des hohen Vernetzungsgrades mit nachgelagerten Branchen um ein Vielfaches höher. Zu beachten ist auch, dass der Bootstourismus, gerade in den zum Großteil sehr strukturschwachen Gewässerregionen, eine wichtige Funktion für den Erhalt bzw. die Schaffung von Arbeitsplätzen erfüllt.

Dies wird auch durch die hohen Regionalisierungsquoten sowohl hinsichtlich der Betriebs- als auch der Investitionen unterstrichen. Die Quote beschreibt den Anteil der Betriebs- und Investitionsausgaben, der an Drittbetriebe mit Sitz in Berlin und Brandenburg fließt.

Segment	Regionalisierungsquote Betreibung	Regionalisierungsquote Investition
Charter	92 %	43 %
Kanutourismus	97 %	57 %
Fahrgastschiffahrt	97 %	48 %
Sportboothäfen	95 %	78 %

Abbildung 13: Regionalisierungsquoten im Bootstourismus. Quelle: *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus*, Seite 51

Von den externen Betriebsausgaben profitieren im großen Umfang Betriebe in Berlin und Brandenburg und auch von den Investitionsausgaben führt ein beträchtlicher Anteil zu Einnahmen bei Berliner und Brandenburger Unternehmen. Dies gilt mehr oder weniger für alle untersuchten Angebotsbereiche gleichermaßen und auch für die öffentlichen Infrastrukturausgaben. Ein weiterer Beleg für die Bedeutung des Wirtschaftsfaktors Wassertourismus sind die in der amtlichen Statistik des Landesamts für Statistik abgebildeten Branchenumsätze für Brandenburg (eine regionale Differenzierung liegt nicht vor).

Branche	2015	2017	Veränderung
Personenbeförderung Binnenschiffahrt	19.6 Mio.	22.5 Mio.	+ 15 %
Vermietung von Wasserfahrzeugen	26 Mio.	31,5 Mio.	+ 21 %
Sonstige Dienstleistungen der Erholung ²³	198 Mio.	213 Mio.	+ 7,5 %

Abbildung 14: Umsätze aus wassertouristisch relevanten Branchen. Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg²⁴

²² Anbieterbefragung im Rahmen der IHK-Studie *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus*, Seite 55

²³ Branche umfasst mehrere Dienstleistungsbereiche, aber Hafentreibung bildet den Schwerpunkt, daher aussagekräftig im Hinblick auf den zeitlichen Vergleich.

²⁴ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. Statistischer Bericht. Umsatzsteuerstatistik (Vorankündigungen) im Land Brandenburg 2017. Potsdam, 2019. https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2019/SB_L04-01-00_2017j01_BB.pdf

Diese Zahlen bestätigen, dass die 2014 in der IHK-Studie *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus in Berlin und Brandenburg* ermittelten Wachstumspotenziale im Wassertourismus tatsächlich auch realisiert werden konnten.

Die Gewässerpotenziale bewirken nicht nur wasserseitige, sondern begleitend oder auch nachfolgende landseitige Nachfrageeffekte. Die von Project M im Auftrag des Netzwerks „Aktiv in der Natur“ durchgeführte landesweite *Befragung Wassertouristen 2009* hat die wichtige Erkenntnis erbracht, dass viele Bootsurlauber entweder unmittelbar im Zusammenhang mit einem Bootsurlaub oder zeitlich nachgelagert einen landseitigen Urlaub in Brandenburg verbringen.

- Jeder fünfte Charterkunde verbindet seinen Bootsurlaub mit einem landgebundenen Aufenthalt vor oder nach der Bootstour.
- Über die Hälfte der Bootsurlauber kann sich gut vorstellen, zu einem späteren Zeitpunkt einen landgebundenen Urlaub, z. B. einen Radurlaub, in Brandenburg zu verbringen.

Fazit: Der Bootstourismus hat sich in den vergangenen drei Jahrzehnten im Land Brandenburg zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor entwickelt. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die überwiegend ländlichen und strukturschwachen Gewässerregionen ansonsten nur geringe regionalwirtschaftliche Potenziale und damit wenige Alternativen besitzen. Der Bootstourismus bewirkt durch seine starke lokale und regionale Verflechtung mit anderen Branchen, verbunden mit der sehr hohen Regionalisierungsquote, hohe Wertschöpfungseffekte in den Gewässerregionen. Die touristischen Effekte der Gewässerpotenziale gehen weit über den Bootstourismus hinaus und bewirken direkt oder zeitlich nachgelagert auch landseitige Nachfrageeffekte.

Die konsequente Erschließung der wassertouristischen Potenziale ist daher für die Gewässerregionen Chance und Verpflichtung gleichermaßen und leistet auch einen wichtigen Beitrag für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie für Brandenburg²⁵.

²⁵ Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg. *natürlich. nachhaltig. Brandenburg. Nachhaltigkeitsstrategie für das Land Brandenburg. Fortschreibung 2019*. Potsdam, 2019.

4.2 Bedeutung der Gewässerpotenziale für den Tourismus

Den Gewässerpotenzialen kommt eine Schlüsselfunktion für den gesamten Tourismus im nördlichen Brandenburg zu. Dies belegt eindrucksvoll die Befragung der 19 Kommunen der WIN-Region, welche für diese Studie durchgeführt wurde. Bei der Frage nach der Bedeutung des Wassertourismus als Wirtschaftsfaktor für die Gemeinde bewerten 72 % der Kommunen die wirtschaftliche Bedeutung als hoch oder sehr hoch.

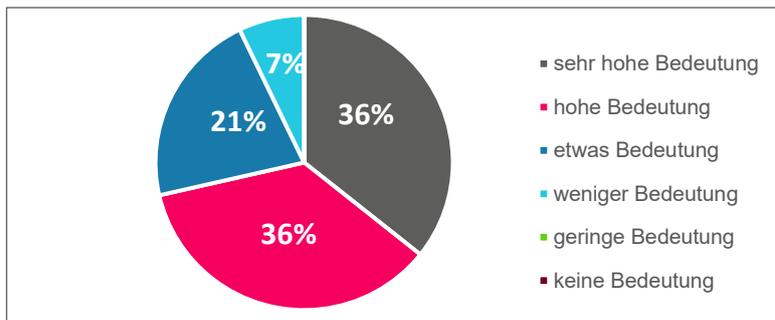


Abbildung 15: Bewertung der wirtschaftlichen Bedeutung des Wassertourismus aus Gemeindesicht

Zum Ausdruck kommt der hohe Gewässerbezug auch bei der landseitigen touristischen Anbieterstruktur im nördlichen Brandenburg. Von den in der amtlichen Gästestatistik für 2019 aufgeführten 20.000 Betten in gewerblichen Übernachtungsbetrieben (ohne Camping und Privatzimmer) in den drei Landkreisen Barnim, Oberhavel und Ostprignitz-Ruppin zzgl. der beiden Städte Templin und Lychen aus dem Landkreis Uckermark entfallen 55 % auf die Anrainergemeinden der Wasserstraßen, davon etwa ein Drittel mit direkter Gewässerlage²⁶. Die Bedeutung der Gewässerpotenziale für den Tourismus wird nochmals größer, wenn man zusätzlich die Campingplätze berücksichtigt, die nahezu alle einen direkten Gewässerbezug aufweisen.

Die Bedeutung der Gewässerpotenziale für den Tourismus insgesamt unterstreicht eine Befragung von 50 ausgewählten Anbietern aus den Anrainerorten²⁷, die von Project M in der Brandenburgischen Seenplatte durchgeführt wurde. Berücksichtigt wurden alle Unterkunftsformen, überproportional aber Hotels und Pensionen, da bei Campingplätzen und Ferienanlagen aufgrund ihrer Gewässerlage ein erholungsmotivierter Besuchsanlass mit starkem Bezug zum Wasser per se vorausgesetzt werden kann. Dies ist bei Hotels aufgrund des Geschäftsreiseanteils und auch der zum Teil nicht unmittelbaren Lage am Wasser weniger eindeutig.

Um ein ausgewogenes Bild zu erhalten, wurde bei der Auswahl der Betriebe auf eine in etwa gleichmäßige regionale Verteilung geachtet. Revierbezogene Unterschiede im Hinblick auf Angebots- und Nachfragestruktur wurden bei der Auswertung entsprechend gewichtet. So ist z. B. die Übernachtungszahl absolut betrachtet im Bereich der Oder-Havel-Wasserstraße zwar am höchsten, allerdings ist dort der Anteil an Erholungsurlaubern und gewässerbezogenen Urlaubern am geringsten. Bei der Berechnung der Ergebnisse für die gesamte WIN-Region sind derartige Unterschiede mitberücksichtigt worden (angenäherter Mittelwert). Die Befragung ermöglicht aufgrund ihrer Stichprobengröße und dem flächendeckenden Ansatz ein aussagekräftiges Bild für den Tourismus in den Anrainerorten entlang der Wasserstraßen. Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick:

²⁶ Eigene Auswertung der Gastgeberverzeichnisse 2015, da nur geringfügige Veränderung, weiterhin belastbare Grundlage
²⁷ Project M im Auftrag der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN), *Anbieterbefragung Unterkunftsbetriebe in den Anrainerorten 2015*, unveröffentlicht

- Der **Anteil der Erholungsurlauber** liegt bei 55 % der befragten Betriebe über 80 %, bei 39 % der Befragten sogar zwischen 90 und 100 %. Erwartungsgemäß sind Betriebe am Wasser stärker auf Erholungsurlauber ausgerichtet. Mit zunehmender Entfernung zum Gewässer steigt in der Regel der Anteil von Geschäftsreisenden. Bei Betrieben mit direkter Gewässeranbindung liegt der Anteil von Erholungsurlaubern bei 82 %, bei Betrieben ohne eigenen Gewässerzugang bei 51 %. Im Mittel aller Betriebe und aller Anrainerorte sind 70 % der touristischen Nachfrage erholungsmotiviert (Havel-Oder-Wasserstraße 56 %, Obere Havel-Wasserstraße 89 %, Rheinsberger Gewässer 76 %, Ruppiner Gewässer 60 %).
- Über 90 % der Übernachtungsbetriebe geben an, dass die **Gewässerlage** für ihre Gäste wichtig oder sehr wichtig ist, bei Betrieben mit direkter Gewässerlage sogar 98 %. Die Gewässerlage spielt dementsprechend auch eine gewichtige Rolle für das unternehmerische Engagement. Auf die Frage, wie wichtig die Gewässernähe für die unternehmerische Entscheidung für den Standort ist, haben 72 % der Betriebe „wichtig“ angegeben. Für gut jeden zweiten Anbieter war die Gewässernähe „sehr wichtig“. Von den Anbietern mit Gewässeranschluss sagen dies 77 %.
- Gewässer sind für „Landurlauber“ ein **zentrales Motiv und wichtiges Element für Freizeitaktivitäten**. Zwei Drittel der Anbieter geben an, dass 80 % und mehr ihrer Gäste die Gewässer entsprechend nutzen. Das macht deutlich, wie wichtig die Erlebbarkeit der Gewässer nicht nur für den Boottourismus, sondern auch für landseitigen Tourismus ist. Im Durchschnitt sind laut Anbietereinschätzung 57 % der erholungsmotivierten Übernachtungsnachfrage dort maßgeblich von den Gewässerpotenzialen beeinflusst (gewässerbezogener Tourismus im weiteren Sinne). (Havel-Oder-Wasserstraße 32 %, Obere Havel-Wasserstraße 60 %, Rheinsberger Gewässer 74 %, Ruppiner Gewässer 70 %)
- Im Durchschnitt sind 40 % der Erholungsurlauber im engeren Verständnis Wassertouristen, bei denen eine oder mehrere **wassersportliche Aktivitäten** auf und im Wasser das **Hauptmotiv** darstellen. Um deren Ansprüche bedienen zu können, bietet gut ein Drittel der Unterkünfte eigene wassertouristische Angebote an (v. a. Kanuvermietung) und 38 % der Unterkunftsbetriebe kooperieren dazu auch mit wassertouristischen Anbietern aus dem regionalen Umfeld.
- Etwa 94 % der Anbieter geben an, dass der **Erhalt der Gewässerattraktivität** im engen kausalen Zusammenhang mit den Entwicklungsperspektiven des Betriebes steht. Für 82 % ist dies sogar sehr wichtig, darunter auch Betriebe, die keinen direkten Gewässerzugang haben. Diese Einschätzung gilt auch übergreifend für alle Teilreviere.

Fazit: Die touristischen Entwicklungsperspektiven in den Anrainerkommunen stehen in einem engen kausalen Zusammenhang mit den Gewässerpotenzialen. Wassertourismus ist daher im weiteren Verständnis auch Urlaub und Erholung am Wasser. Investitionen zum Erhalt und Ausbau der wasser- aber auch landseitigen Gewässererlebbarkeit sind vor diesem Hintergrund wichtige Schritte für die Erschließung sämtlicher gewässerbezogener ökonomischer Potenziale.

Die nachhaltige Sicherstellung der Gewässererlebbarkeit für Aktivitäten auf und am Wasser ist vor diesem Hintergrund ein zentraler Erfolgsfaktor für eine nachhaltige Erschließung der gesamttouristischen Potenziale in der WIN-Region.

4.3 Regionale Bedeutung des Finowkanals

Die von der Kundenseite bereits kritisch betrachtete hohe Gewässerfrequentierung im Bereich der Fürstenberger und Rheinsberger Gewässer, verbunden mit zum Teil mehrstündigen Wartezeiten vor den Schleusen, spricht dafür, dass dort die Wachstumsgrenzen zumindest in der Hochsaison weitestgehend erreicht sind. Die Wachstumspotenziale in der Brandenburgischen Seenplatte liegen vorrangig in der immer stärker frequentierten Nebensaison und in der wassertouristischen Erschließung jener Gewässerbereiche, die bislang deutlich weniger vom Wassertourismusboom profitieren konnten. Zu diesen Gewässerbereichen gehören der Finowkanal und die Ruppiner Gewässer. Der Ausbau des Finowkanalabschnittes Langer Trödel als schiffbares Gewässer und die Pläne für eine Verkürzung der Gewässerstrecke von der Oberen Havel-Wasserstraße in Richtung Ruppiner Gewässer durch die Wiederherstellung der Schleuse Friedenthal sind vor diesem Hintergrund nur konsequent und folgerichtig. Beides sind infrastrukturelle Grundvoraussetzungen, um künftig mehr Bootsurlauber zu motivieren, ihre Tour weniger in den stark frequentierten Gewässerbereichen in der nördlichen Brandenburgischen Seenplatte und der anschließenden Mecklenburgischen Seenplatte durchzuführen, sondern entweder von dort in Richtung Süden aufzubrechen oder ihre Tour bereits in den südlichen Gewässerbereichen zu starten.

Allein die Schiffbarmachung des Langen Trödels führt aber nicht automatisch zu einem deutlichen Anstieg des Wassertourismus, wenn nicht auch in die Attraktionspotenziale des Finowkanals investiert wird. Das bedeutet neben dem Erhalt seiner Durchgängigkeit durch Investitionen in die Schleuseninfrastruktur auch die Erschließung seiner wasser- und landseitigen Attraktionspotenziale. Damit die wassertouristischen Potenziale des Finowkanals als Image- und Wirtschaftsfaktor für Anrainerorte und regionales Umfeld nicht nur erhalten, sondern konsequenter erschlossen werden, kommt der durchgängigen Befahrbarkeit des Finowkanals für motorisierte und muskelbetriebene Sportboote sowie Fahrgastschiffe eine Schlüsselfunktion zu.

Die Ungewissheit über die Offenhaltung der Schleusen des Finowkanals für motorisierte Sportboote stellt eine ernste Bedrohung dar, die sich seit längerem lähmend auf die wassertouristischen Entwicklungspotenziale am Finowkanal auswirkt.

Solange diese zentrale Fragestellung nicht geklärt ist, machen größere Investitionen in die Infra- und Angebotsstruktur weder aus kommunaler noch privatwirtschaftlicher Sicht Sinn. Die Entscheidung für die Übernahme der Schleusen in das Eigentum des Zweckverbandes ist vor diesem Hintergrund essenziell für die wassertouristischen Perspektiven des Finowkanals.

Das belegt auch die Befragung aller am Finowkanal bereits aktiven (wasser-)touristischen Anbieter, die im Zuge dieser Studie erfolgte. Von den 14 angefragten Unternehmen haben 11 an der Befragung teilgenommen, davon über die Hälfte Kanuanbieter. Die hohe Rücklaufquote macht den Stellenwert des Finowkanals für die Unternehmen deutlich. Unterstrichen wird dieser weiter durch die folgenden Aussagen/Ergebnisse der Befragung.

Befragungsergebnisse

Auf die Frage, wie wichtig aus ihrer Sicht der Erhalt der durchgängigen Befahrbarkeit für den Finowkanal ist, haben alle Betriebe entweder mit „wichtig“ oder sogar „essentiell“ geantwortet. Das gilt unisono für den motorisierten Bootsverkehr, für den Kanuverkehr und für landseitige Angebote. Auch die Kanuvermieter am Finowkanal sind der Meinung, dass die Sicherstellung der Schleusenbetrie-
 betreibung für die Befahrung mit Kanus, Paddelbooten, Ruderbooten etc. von entscheidender Bedeutung ist. D. h. die Schleusenbetrie-
 betreibung ist nicht nur für den motorisierten Bootstourismus, sondern auch für den Erhalt der kanutouristischen Potenziale des Finowkanals unverzichtbar.

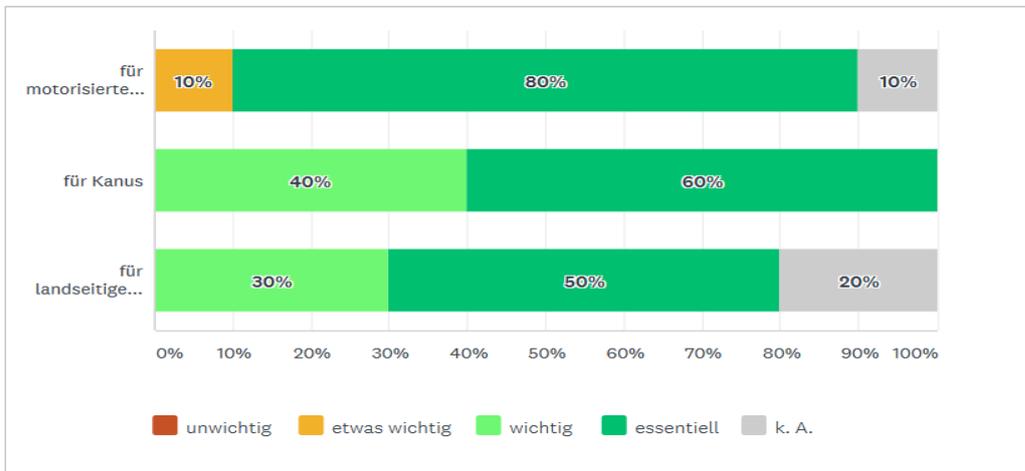


Abbildung 16: Bedeutung des Erhalts der Schleusenbetrie-
 betreibung am Finowkanal. Quelle: Anbieterbefragung Project M

Für den Fall, dass der Betrieb der Schleusen eingestellt wird, hätte dies für fast zwei Drittel der Unternehmen negative Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb zur Folge. **So gut wie alle Unternehmen, explizit auch die Kanuanbieter, bewerten bei einer nachhaltigen Sicherstellung der Schleusenbewirtschaftung die Marktpotenziale positiv und zwar unisono für den motorisierten Bootstourismus, den Kanutourismus und landseitige touristische Angebote.**

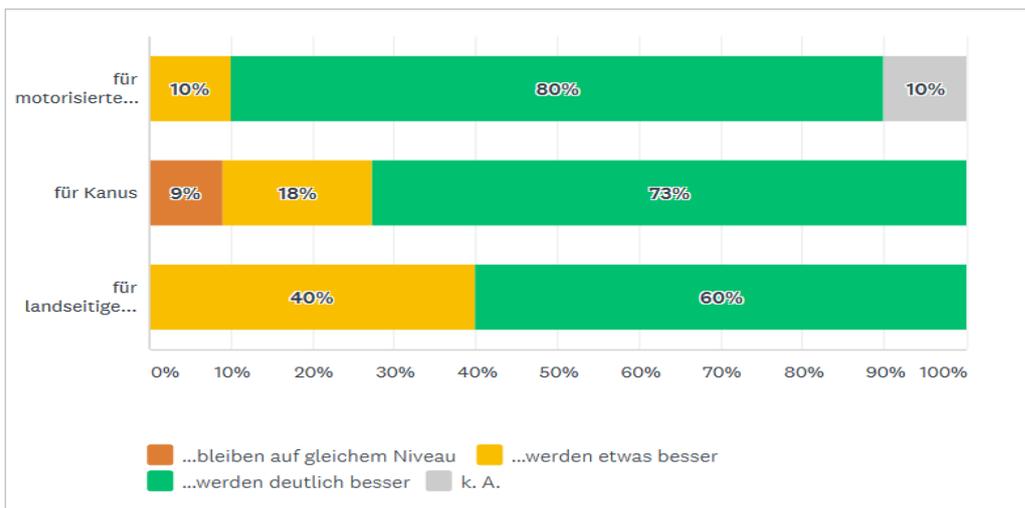


Abbildung 17: Positive wirtschaftliche Effekte am Finowkanal durch nachhaltige Sicherstellung des Schleusenbetrie-
 betriebs

80 % der Betriebe geben an, dass sie im Fall der Weiterbetreuung der Schleusen investieren und expandieren würden. Dies bewirkt nicht nur einen Attraktionsgewinn für den Finowkanal, sondern führt auch zu wirtschaftlichen Effekten in der Region, da 75 % der Unternehmen angeben, dass die im Zusammenhang mit den Investitionen stehenden Aufträge an Betriebe im lokalen und regionalen Umfeld gehen.

Schon im aktuellen Geschäftsbetrieb gibt es eine sehr hohe lokale/regionale Verflechtung. Auf die Frage nach dem Anteil der Betriebsausgaben für Dienstleistungen, Handwerk, Wareneinkauf etc. für die Beauftragung von Betrieben aus dem lokalen/regionalen Umfeld geben 80 % der Betriebe an, dass mehr als 50 % der Ausgaben in die Region fließen, bei der Hälfte sogar mehr als 75 %.

Fazit: Eine langfristige Sicherstellung des Schleusenbetriebs bewirkt nicht nur, dass die wirtschaftlichen Potenziale des Finowkanals erhalten bleiben, sondern löst auch weitere gewerbliche Investitionen aus. Solange für die Unternehmen keine Planungssicherheit besteht, ist aber ein weiteres unternehmerisches Engagement nicht vorstellbar. Das gilt umso mehr für die Ansiedlung und das Engagement neuer Anbieter.

Der Erhalt und die Qualifizierung des Finowkanals führen aber nicht nur dazu, dass die Region stärker von den wirtschaftlichen Effekten des Bootstourismus profitieren kann, sondern tragen auch dazu bei, dass die Attraktivitätspotenziale der „arrivierten“ Gewässerbereiche im Norden der Brandenburgischen Seenplatte erhalten bleiben. Die Überfrequentierung dieser Gewässerbereiche kann durch die größere Attraktivität der südlicheren Gewässerbereiche kompensiert werden.

Daher leistet die wassertouristische Sicherung und Inwertsetzung des Finowkanals einen wichtigen Beitrag für die weitere regionale Wassertourismusedwicklung in der gesamten WIN-Region und damit auch einen Beitrag zur Sicherung und weiteren Erschließung des Wassertourismus in Brandenburg.



Finowkanal, Einfahrt in die Schleuse Drahthammer

Foto: KAG Region Finowkanal

5. Perspektiven des Wassertourismus

Eine aussagekräftige Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung des Wassertourismus muss neben dem Ist-Zustand auch die wassertouristischen Marktperspektiven mit einbeziehen. Es gilt also die Frage zu beantworten, ob und in welchem Umfang noch Entwicklungs- und Wachstumspotenziale zu erwarten sind, respektive ob die seit 30 Jahren andauernde Erfolgsgeschichte des Wassertourismus weiter fortgeschrieben werden kann²⁸. Sofern dies zutrifft, sichern infrastrukturelle Investitionen in den Wassertourismus nicht nur den Status Quo, sondern bewirken auch weitere regionalwirtschaftliche Effekte. Der Einsatz von Landesfördermitteln für den Ausbau der Infrastruktur hätte in diesem Fall einen zukunftssträchtigen, nachhaltigen Charakter für die regionale Wertschöpfung und für die Zukunftsfähigkeit der Region.

Wie sich die Perspektiven des Wassertourismus darstellen, soll im Folgenden differenziert für die drei Ebenen Land Brandenburg, WIN-Region und Finowkanal betrachtet werden.

5.1 Wassertouristische Perspektiven Land Brandenburg

Wichtige Erkenntnisse zu den wassertouristischen Perspektiven liefern zum einen die IHK-Studie *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus in Berlin und Brandenburg* und zum anderen die *Bootsurlauberbefragung im Land Brandenburg 2017*. Diese duale Betrachtung sowohl aus Anbieter- als auch Kundensicht ermöglicht eine sehr belastbare Einschätzung der Marktperspektiven.

Anbiereinschätzung

In allen untersuchten Angebotssegmenten (Charterboottourismus, Kanutourismus, Fahrgastschiffahrt, Hafenbetriebe) äußerten die Anbieter die Erwartung einer positiven Marktentwicklung.

Segment	Geschäftserwartungen ²⁹
Charterboot-tourismus	58 % der Betriebe erwarteten eine weitere Steigerung bei der Kundennachfrage, nur 1 % einen leichten Rückgang. Besonders hoch fiel die Nachfrageerwartung bei den Flößen aus. Jeder vierte Charterbetrieb plante sicher eine Erweiterung seiner Bootsflotte (keine Ersatzinvestitionen) und jeder zweite Betrieb gab an, seine Bootsflotte vielleicht noch zu erweitern.
Kanutourismus	Der Ausblick war landesweit positiv. Keiner der befragten Anbieter ging von einer rückläufigen Nachfrage aus. 70 % der Anbieter erwarteten eine Zunahme bei den Kundenzahlen, mehrheitlich im moderaten Umfang. Fast jeder fünfte Betrieb (17 %) plante noch eine Ausweitung seiner Bootsflotte, fast jeder zweite Betrieb gab an, dies vielleicht noch zu machen.

²⁸ In den folgenden Aussagen sind aktuell noch nicht absehbare Auswirkungen durch die Coronavirus-Pandemie noch nicht berücksichtigt.

²⁹ *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus*, Seiten 33- 43

Fahrgastschiff-fahrt	Die Mehrheit der Anbieter (63 %) erwartete eine steigende Kundennachfrage, wobei die Erwartungen in Berlin deutlich höher als in Brandenburg ausfielen. Länderübergreifend liegen die größten Wachstumspotenziale in der Eventschiffahrt (36 %), einer stärkeren (Zielgruppen-)Spezialisierung (18 %) sowie bei der Nachfrage nach kleineren Schiffen (18 %).
Hafenbetreibung	Sowohl bei Dauer- als auch Gastliegern überwiegt eindeutig eine optimistische Nachfrageerwartung, denn 70 % der Häfen erwarten eine steigende Nachfrage bei den Dauerliegern und knapp 60 % bei den Gastliegeplätzen. Jeder fünfte gewerbliche Hafen strebte noch eine Ausweitung seiner Gastliegeplatzkapazitäten an und jeder vierte Hafen eine Erweiterung seiner Dauerliegeplatzkapazitäten.

Die Branche hat 2014 unisono eine positive Geschäftserwartung zum Ausdruck gebracht, die sich durch die unter Gliederungspunkt 4.1 dargestellten Umsatzzahlen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg auch bestätigt hat.

Kundensicht

Für die Einschätzung der Marktperspektiven sind die Gästeeerwartungen ein wichtiger Indikator. Laut *Bootsurlauberbefragung im Land Brandenburg 2017*³⁰ haben sich diese für 97 % der Bootsurlauber erfüllt, bei jedem Vierten wurden die Erwartungen sogar übertroffen, v. a. bei Neukunden (41 %) Charterkunden, Flößen, jüngeren Personen und Familien.

Einen noch aussagekräftigeren Indikator zur Bewertung der Marktperspektiven bietet die Frage nach zukünftigen Bootsurlauben. So gut wie alle Befragten (97,5 %) gaben an, einen weiteren Bootsurlaub in Brandenburg durchführen zu wollen.

Fazit: Vor dem Hintergrund der hohen Wiederkehrpotenziale in Verbindung mit den zu erwartenden Neukundenpotenzialen³¹ ist eine Marktsättigung im motorisierten Bootstourismus vorerst nicht zu erwarten, respektive ein Ende des Wachstums im Bootstourismus nachfrageseitig nicht erkennbar. Zum Zeitpunkt des Abschlusses der Studie zeichnet sich ab, dass die Corona-Pandemie zu einem weiteren starken Anstieg der Buchungsnachfrage für die Charterbranche geführt hat. Es spricht vieles dafür, dass Inlandsurlaub durch die Pandemie dauerhaft an Bedeutung gewinnen wird und davon im besonderen Maße der Wassertourismus profitieren dürfte. Die WIN-Region als das wassertouristische Aushängeschild Brandenburgs trägt hierfür die Hauptverantwortung. Angebotsseitig ist bezogen auf das gesamte Brandenburger Gewässersystem eine größere Zunahme bei den Bootscharterkapazitäten nicht zu vermuten, abgesehen vom Segment Flöße/Bungalow und dem in den nächsten Jahren wassertouristisch neu am Markt entstehenden Revier Lausitzer Seenland. Die in der Vergangenheit stark gewachsenen Flottenkapazitäten dürften zur Bedienung der zu erwartenden Nachfrage vorerst ausreichen, zumal allein eine Vermietung in der kurzen Hauptsaison betriebswirtschaftlich nicht rentabel ist, wie die im Rahmen der IHK-Studie ermittelten betriebswirtschaftlichen Kennziffern zeigen. Um Überkapazitäten außerhalb der Hauptsaison zu

³⁰ Befragt wurden ausschließlich motorisierte Bootsurlauber im gesamten WIN-Gebiet sowie den Potsdamer-Brandenburger Havelseen und der Flusslandschaft Untere Havelniederung.

³¹ Im Vergleich zu anderen etablierten Wasserwanderregionen Europas mit 6 % geringer Anteil an ausländischen Bootsurlaubern. Wachstumsmarkt dürfte auch Süddeutschland sein, da laut Bootsurlauberbefragung bislang nur 7 % der Bootsurlauber aus Bayern und Baden-Württemberg kommen.

vermeiden oder zu reduzieren, spricht vieles dafür, dass die Zeichen der Branche eher auf Konsolidierung als auf Flottenausbau stehen.

5.2 Wassertouristische Perspektive in der WIN-Region

Die unter 5.1 aufgeführten Befragungsergebnisse treffen insgesamt auch auf die Brandenburgische Seenplatte zu, so dass auch für diese von einer weiterhin aussichtsreichen Marktentwicklung ausgegangen werden kann, sofern sich die Bedingungen im Hinblick auf die Befahrbarkeit nicht weiter verschlechtern. Mindestens für das Jahr 2020 ist allerdings zu befürchten, dass sich die für Anbieter und Kunden gleichermaßen unerwartete Schließung der Schleuse Zaaren über die gesamte Saison 2019 und dem damit verbundenen Imageverlust noch negativ auf die Nachfrage auswirkt, im schlimmsten Fall auch noch länger. Dies befürchten jedenfalls die meisten wassertouristischen Unternehmer in der Region, wie die Anbieterbefragung der Studie zu den Auswirkungen der Sperrung der Schleuse Zaaren³² ermittelt hat. 87 % erwarten einen anhaltenden Imageverlust, 50 % auch Negativeffekte für 2020 und 37 % sogar noch längerfristig Auswirkungen auf den Wassertourismus. Hinzu kommen zum Zeitpunkt des Abschlusses der Studie noch nicht final abschätzbare Auswirkungen durch die Coronakrise: späterer Saisonbeginn, eventuelle Buchungsrückgänge aus negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie für private Haushalte sowie andererseits Reisebeschränkungen ins Ausland und Fokus auf einen Urlaub in Deutschland.

Ungeachtet nicht vorhersehbarer Gewässersperrungen und Coronafolgen kann davon ausgegangen werden, dass sich in längerfristiger Perspektive die Marktpotenziale für den Bootstourismus auch weiterhin positiv darstellen.

- Die Marktpotenziale im Wassertourismus entwickeln sich weiterhin erfreulich. „Die Wassersportbranche ist weiter auf Erfolgskurs, immer mehr Menschen zieht es in Deutschland auf das Wasser und als bevorzugtes Charterrevier liegt bei den Motorbootfahrern weiterhin Deutschland unangefochten auf Platz eins“, so das Ergebnis der Marktdatenstudie 2019 des führenden Wassersportverlags Delius Klasing³³.
- Die Brandenburgische Seenplatte bildet gemeinsam mit der Mecklenburgischen Seenplatte das wassertouristische „Herz“ Deutschlands. Die wassertouristischen Attraktionspotenziale sind auch im europäischen Wettbewerb überdurchschnittlich, so dass gerade im motorisierten Bootstourismus die internationalen Marktpotenziale noch weiteres Wachstum versprechen. Der künftige Marktauftritt unter der Dachmarke „Brandenburgische Seenplatte“ wird bei konsequenter Anwendung in der Marktkommunikation das Gewässerprofil der Region schärfen, was sich perspektivisch im Hinblick auf die deutschlandweite und internationale Markterschließung positiv auswirken dürfte.
- Aufgrund der aktuellen Klimadebatte, der demografischen Entwicklung und auch im Nachgang der Coronakrise dürfte sich der Trend zu Urlaub im eigenen Lande im Allgemeinen und speziell im Wassertourismus weiter verstärken. Gerade vor diesem Hintergrund erfüllt der Finowkanal

³² Project M GmbH im Auftrag der IHK Potsdam et al. *Wirtschaftliche Auswirkungen der Sperrung einer zentralen Schleuse auf den Wassertourismus und die Region am Beispiel Schleuse Zaaren*. 2019/2020. noch unveröffentlicht

³³ Delius Klasing (Hrsg.). *Marktdatenstudie 2019*. <https://www.delius-klasing.de/presse/marktdatenstudie-2019-wassersportbranche-weiter>

eine wichtige Funktion, um die Attraktivität der gesamten Brandenburgischen Seenplatte zu erhalten bzw. weiter zu steigern.

- Mit dem Bau der Schleuse Friedenthal in Oranienburg und den Vertiefungsmaßnahmen am Ruppiner Kanal werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine bessere Gewässervernetzung geschaffen. Dies ist eine nachhaltige Weichenstellung für die Belebung der südlichen Gewässerbereiche, umso mehr, wenn die motorisierte Schiffbarkeit des Finowkanals langfristig für den Bootstourismus gesichert wird und die weitere wassertouristische Inwertsetzung seiner Attraktionspotenziale erfolgt.

5.3 Wassertouristische Perspektiven des Finowkanals

Ausgangssituation

Wie bereits deutlich gemacht, hat der Finowkanal vom wassertouristischen Boom in Brandenburg und in der WIN-Region bislang weniger profitieren können. Der Ausbau des Langen Trödels sorgte für eine moderate Belebung des Bootsverkehrs. Der Hauptgrund, dass weiteres vorhandenes Potenzial bislang nicht ausgeschöpft werden konnte, ist aber in der bisher noch unzureichenden Marktpositionierung zu sehen. In bewusster Abgrenzung und Ergänzung zu den natürlichen Gewässern der WIN-Region liegen die Chancen des Finowkanals vor allem in der Kombination der Erlebnisse Bootfahren und der vielen landseitigen Attraktionspotenziale (Landgang). Hinzu kommen die Attraktionspotenziale aus der Kanal- und Industriegeschichte. In dieser Kombination bietet der Finowkanal brandenburgweit ein nachfragewirksames Alleinstellungsmerkmal, das gerade für Familien und landganginteressierte sowie (industrie)kulturinteressierte Bootsfahrer besonders attraktiv ist. Das häufige Schleusen ist im Rahmen dieser Marktpositionierung kein Hinderungsgrund, sondern vielmehr Attraktionsmerkmal. Der optimalen Vernetzung von Wasser und Land kommt deshalb am Finowkanal im Vergleich zu anderen Gewässern in der WIN-Region eine nochmals höhere Bedeutung zu.

Damit diese Marktpositionierung eingelöst werden kann, bedarf es einer guten Infrastrukturausstattung respektive eines Netzes an nutzergerechten Anlegestellen entlang des gesamten Finowkanals, insbesondere aber im Siedlungsgebiet der Anrainergemeinden. Die Infrastrukturausstattung für Motorboote ist mit Ausnahme des Stadthafens Liebenwalde (am Teilabschnitt Langer Trödel), der Marina Eisvogel in der Gemeinde Schorfheide, OT Finowfurt sowie des Marina-Parks Eberswalde noch unzureichend. Vor und nach jeder Schleuse (Ausnahme Stadtschleuse Eberswalde) sind zwar Pontons des WSA vorhanden; diese dienen aber nur dem Warten auf den Schleusenvorgang. Weder die Anlegesituationen im Stadtgebiet Eberswalde noch in Marienwerder, Niederfinow oder Liepe sind derzeit quantitativ und qualitativ ausreichend, um die angestrebten deutlichen Zuwächse im Bootsverkehr bedienen zu können. Hinzu kommt, dass keine öffentlichen Slipanlagen vorhanden sind, an denen Bootstouristen ihre Motorboote zu Wasser lassen können. Da es unmittelbar am Finowkanal zwar mehrere Kanuverleihe, aber nur wenige Verleihangebote im motorisierten Bootstourismus gibt, können die wassertouristischen Potenziale des Finowkanals gegenwärtig nicht im möglichen Umfang erschlossen werden. Im Vergleich zu den

anderen Gewässern der WIN-Region weist der Finowanal im Hinblick auf die Infra- und Angebotsstruktur einen geringeren Entwicklungsstand auf.

Potenziale

Notwendige Grundlage für die wassertouristischen Perspektiven des Finowkanals ist eine dauerhafte Sicherstellung der Schleusenbewirtschaftung. Aus der Schilderung der Ausgangssituation ist aber deutlich geworden, dass dies zwar wesentliche Voraussetzung ist, aber allein noch keine Marktnachfrage bewirkt. Vielmehr bedarf es darüber hinaus gezielter weiterer Anstrengungen zur Qualifizierung bzw. Attraktivierung des Finowkanals. Im Rahmen des *Umsetzungskonzepts zur wassertouristischen Erschließung der Wasserwege und -straßen auf der Achse Eberswalde – Schwedt*³⁴ wurden Maßnahmen hierfür auf Grundlage einer umfassenden Potenzialanalyse herausgearbeitet. Diese fortzuschreiben und entsprechend der aktuellen Erfordernisse umzusetzen, ist eine zentrale Aufgabe des neu gebildeten Zweckverbands und auch Satzungsgegenstand gemäß Zweckverbandssatzung § 2, mit welchem die dauerhafte wassertouristische Nutzung für den motorisierten und muskelbetriebenen Bootsverkehr, die Errichtung, der Betrieb und die Unterhaltung von wasserbaulichen Anlagen sowie die Werbung und das Marketing für die wassertouristische Infrastruktur und Angebote als Inhalt der Arbeit des Zweckverbandes festgeschrieben sind.

Im Folgenden werden die auch im Jahr 2020 nach wie vor geltenden zentralen Erkenntnisse des oben genannten Umsetzungskonzeptes zusammenfassend dargestellt.

Die wassertouristischen Potenziale des Finowkanals resultieren zum einen aus der räumlichen Vernetzung als Etappenziel für Bootstouren (Vernetzungspotenziale) und zum anderen als eigenständiges wassertouristisches Zielrevier für Bootstouren auf dem Finowkanal im Zusammenhang mit den angrenzenden Gewässern der Oberen Havel-Wasserstraße (Voßkanal), der Havel-Oder-Wasserstraße (Malzer Kanal, Oder-Havel-Kanal) sowie Werbelliner Gewässer.

1. Marktpotenziale für den Bootstourismus aus der räumlichen Vernetzung:

- **Bootstouristen aus dem nördlichen Brandenburg/aus der Mecklenburgische Seenplatte** im Rahmen eines mehrtägigen Bootsurlaubs. Aus der Schiffbarkeit des Langen Trödels und der damit geschaffenen führerscheinfreien Anbindung an die Obere Havel-Wasserstraße hat der gesamte Gewässerbereich Finowkanal / Werbellinsee an wassertouristischer Attraktivität gewonnen. Die wassertouristischen Nachfragepotenziale für den Finowkanal haben sich damit deutlich verbessert.
- **Bootstouristen aus dem Großraum Berlin** bietet der Finowkanal im Zusammenspiel mit der Oberen Havel-Wasserstraße, der Havel-Oder-Wasserstraße und dem Finowkanal-Abschnitt Langer Trödel eine abwechslungsreiche Strecke mit Rundtourecharakter, die dadurch besondere Attraktivität aufweist.
- **Bootstouristen auf der Berlin-Oder-Umfahrt.** Seit 2017 wird die Berlin-Oder-Umfahrt als wassertouristisches Leitprodukt des östlichen Brandenburgs offensiver beworben. Mit dem neuen Internetauftritt www.berlin-oder-umfahrt.de erhalten Bootstouristen alle notwendigen

³⁴ Project M im Auftrag der regionalen Wachstumskerne Eberswalde und Schwedt *Umsetzungskonzept zur wassertouristischen Erschließung der Wasserwege und -straßen auf der Achse Eberswalde – Schwedt*. Berlin, 2013.

Informationen für die etwa einwöchige Tour einschließlich tagesaktueller Wasserstandangaben für die Oder. Die Umfahrt bietet aufgrund ihres Alleinstellungscharakters überregionale Vermarktungspotenziale. Von der zu erwartenden steigenden Nachfrage kann auch der Finowkanal als Teilabschnitt der Umfahrt profitieren.

- **Vernetzungen mit der Oder bzw. der Nationalparkregion Unteres Odertal.**

Durch die Kombination mit der Friedrichsthaler-Hohensaatener-Wasserstraße in Verbindung mit der Oder entsteht ein weiterer Rundkurs, der sich ideal mit dem Finowkanal verbinden lässt.

2. Marktpotenziale für den Bootstourismus aus den endogenen Gewässerpotenzialen:

- **Motorisierte Bootstouren auf dem Finowkanal.** Die Nachfragepotenziale des Finowkanals hängen maßgeblich davon ab, ob es gelingt, den Finowkanal als Erlebniskette mit landseitigen Attraktionen zu entwickeln, untersetzt mit einem speziellen, für den Finowkanal imagebildenden Bootserlebnis. Da auf dem Finowkanal anders als bei Langfahrten in den größeren Revieren die Reisedauer überschaubar ist, sind für die endogenen Bootsverkehre auf dem Finowkanal große Motoryachten oder Hausboote weniger attraktiv als vielmehr Tagesboote, Flöße und Bungalowboote, die leicht für Anfänger und Familien zu handhaben sind. Aufgrund der Gewässerstruktur und der Distanzen bietet der Finowkanal ideale Voraussetzungen für Boote mit Elektro- bzw. Solarantrieb. Zum einen spielt die begrenzte Reichweite eine positive Rolle und zum anderen wird damit das Konfliktpotenzial im Hinblick auf Lärmemissionen minimiert und damit die Attraktivität einer Bootsfahrt erhöht.
- **Rundtouren durch die Kombination des Finowkanals mit dem Oder-Havel-Kanal und dem Werbellinkanal** ggf. unter Einbindung des Werbellinsees. Allein der Rundtourencharakter stellt für sich betrachtet bereits ein Attraktivitätsmerkmal dar. Hinzu kommt die Passage des alten und zukünftig neuen Schiffshebewerks Niederfinow als Erlebnis, das – wie auch die Einbeziehung des Werbellinsees – die Tour nochmals deutlich aufwertet (ideal auch für Familien wegen der sehr guten Bademöglichkeiten im Werbellinsee).
- **Marktpotenziale für die Fahrgastschiffahrt,** die aus Kombi-Fahrten Finowkanal und Schiffshebewerk sowie vor dem Hintergrund des großen Primärmarktpotenzials (Einwohner, Unternehmen) aus Sonder- und Charterfahrten resultieren.
- **Marktpotenziale für den muskelbetriebenen Bootsverkehr.** Der Finowkanal bietet mit seiner Länge von rd. 42 km eine Distanz, die je nach individueller Leistungsfähigkeit in zwei Tagen befahren werden kann. Der Finowkanal für sich betrachtet bietet damit sowohl Potenziale für Zweitagestouren als auch für verschiedene Tagestouren unterschiedlicher Länge sowie Kombinationsmöglichkeiten mit den Oderberger Gewässern, der Alten Oder und Nebengewässern im Oderbruch sowie dem Langen Trödel. Im Vergleich zu den traditionellen Kanurevieren in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern hat der Finowkanal durch seinen Kanalcharakter und seiner häufig uferbegleitenden Bebauung sowohl bei der Gewässerstruktur als auch dem Naturerlebnis einen gewissen Wettbewerbsnachteil. Die Marktpotenziale liegen deshalb vor allem bei Zielgruppen wie Familien und Schulklassen, für die viele Landgangmöglichkeiten ein Qualitätsmerkmal darstellen.

5.3.1 Entwicklungsszenarien für den Finowkanal

Öffentlich diskutiert wurden grundsätzlich zwei Szenarien für den Finowkanal:

1. **Erhalt des Finowkanals für muskelbetriebene Fahrzeuge.** Der Schleusenbetrieb müsste nicht notwendigerweise aufrecht erhalten bleiben, allerdings wären an den Schleusen zwingend kanugerechte Umtragungsmöglichkeiten zu schaffen.
2. **Durchgängiger Erhalt der Schiffbarkeit des Finowkanals für alle Sportboote und Fahrgastschiffe.** Dafür ist der vollständige Schleusenbetrieb langfristig sicherzustellen.

Bei Szenario 1 findet Wassertourismus am Finowkanal nur im geringen Umfang statt. Eine überregionale Marktpositionierung als Kanurevier wird jedoch kaum möglich sein, selbst mit guten Umtragesituationen an den Schleusen. Kanuten wollen paddeln und wünschen sich deshalb vor allem eine hohe Durchgängigkeit ohne Hindernisse, die zum Aussteigen und Umtragen zwingen (Ergebnis *Grundlagestudie Kanutourismus in Deutschland*, Project M 2005³⁵). Diese Einschätzung wird auch von den am Finowkanal aktiven Anbietern geteilt (Ergebnis Anbieterbefragung, siehe Seite 28). Der Finowkanal ohne funktionierende Schleusen würde auf seine Naherholungsfunktion reduziert und damit weder als Kommunikationsanlass noch als Besuchsanlass eine tragende Rolle spielen, geschweige denn als Impulsgeber auch für eine landseitige touristische Entwicklung entlang des Finowkanals. Wie die Anbieterbefragung ermittelt hat, würden die vorhandenen Betriebe nicht weiter investieren oder wären zum Teil sogar in ihrer Existenz gefährdet. Ein Engagement neuer Anbieter wäre ebenfalls nicht zu erwarten. Auch die regionale Zielstellung, Bootsverkehre stärker in die südlichen Gewässerbereiche zu lenken, könnte nicht erreicht werden. Das hätte zur Folge, dass die mit der Schiffbarmachung des Langen Trödels angestrebten Nachfrageeffekte nicht oder nur im geringen Umfang zum Tragen kämen und in keinem Verhältnis zu den hohen öffentlichen Investitionsaufwendungen stünden. Die lokalen und regionalen Wertschöpfungseffekte des Finowkanals würden sich in Szenario 1 nur auf einem sehr niedrigen Niveau bewegen.

Ausschließlich mit Szenario 2, der durchgängigen Schiffbarkeit für motorisierte Sportboote und Fahrgastschiffe, kann Wassertourismus in einem nennenswerten und regionalwirtschaftlich lohnenden Umfang erreicht werden. **Damit sich der Finowkanal „touristisch rechnet“, müssen alle wassertouristischen Potenziale konsequent genutzt werden.** Dies gilt im Besonderen für den motorisierten Bootstourismus, sowohl in der Vernetzung des Finowkanals mit den Nachbargewässern als auch als eigenständiges Revier. Letztendlich gibt es zu Szenario 2 keine Alternative.

FAZIT: Eine Schließung des Finowkanals für die motorisierte Sportbootschiffahrt hätte nicht nur einen großen Imageschaden, sondern auch einen erheblichen regionalwirtschaftlichen Schaden zur Folge, der nicht zuletzt negative Auswirkungen auf das Wassertourismusland Brandenburg hätte. Investitionen in den Finowkanal sind vor diesem Hintergrund weit mehr als eine Investition in eine Wasserstraße, sie sind vielmehr eine Investition in die Zukunft der Region.

³⁵ Project M GmbH/Lorenz Tourismusberatung, TourismusKontor, Gralki & Partner im Auftrag der Bundesvereinigung Kanutouristik e.V. *Grundlagenuntersuchung zur Bedeutung und Entwicklung des Kanutourismus in Deutschland*. 2005

5.3.2 Marktpositionierung und Entwicklungsziele für den Finowkanal

Marktpositionierung

Um sich vom Wettbewerb erfolgreich abgrenzen und innerhalb der WIN-Region mit einem eigenen geschärften Profil punkten zu können, sind mit einer klaren und überzeugenden Marktpositionierung die Vorteile und Hauptattraktionspotenziale des Reviers Finowkanal deutlich zu machen. Auf Grundlage der Erkenntnisse aus der Potenzialanalyse sollte die Hauptpositionierung erfolgen als **„familienfreundliches Wassersportrevier mit hohem landseitigen Erlebnispotenzial“** über folgende Positionierungsmerkmale:

- Älteste künstliche sich noch in Betrieb befindende Wasserstraße Deutschlands mit dem alten und neuen Schiffshebewerk in Niederfinow. Das Alleinstellungsmerkmal „älteste Wasserstraße“ bewirkt zwar keine direkten Nachfrageeffekte, eignet sich aber hervorragend als Kommunikationsanlass zur Abgrenzung von anderen Revieren. Das alte Schiffshebewerk als historisch und touristisch bedeutendes Wasserbauwerk und das neue Schiffshebewerk, welches aktuell noch im Probetrieb ist und 2021 in den offiziellen Betrieb gehen soll, unterstreichen nicht nur diese Tradition, sondern sind als überregional ausstrahlende Attraktionen ein idealer Leuchtturm für die Vermarktung und als lohnenswerter Besuchsanlass relevant.
- Viele Attraktionen für verschiedene Zielgruppen entlang des Finowkanals. So bieten z. B. der Familiengarten, der Zoo und der Forstbotanische Garten in Eberswalde, aber auch das Kloster Chorin oder der Wildpark Schorfheide ideale Voraussetzungen für alle, die entspannte Bootstouren mit dem Motorboot und Kanu gerne mit vielen Landgängen kombinieren möchten. Im Marktauftritt muss deutlich werden, dass der Finowkanal ein geeignetes Revier sowohl für das motorisierte als auch muskelbetriebene Wasserwandern ist und insbesondere diejenigen anspricht, die Wert auf Landgängerlebnisse legen und demnach vor allem Familien eine sehr hohe Attraktivität bietet. Dies bedeutet keinesfalls, Natur und Landschaft am Finowkanal in der Kommunikation außen vorzulassen, denn auch das Natur- und Landschaftserlebnis stellt ein Attraktionsmerkmal für eine Bootstour auf dem Kanal dar. Aufgrund der Wettbewerbsvorteile ist aber die Kombination Bootfahren und Landgang als Positionierungsmerkmal eindeutig in den Vordergrund zu rücken.
- Rundtour mit Oder, Oder-Havel-Kanal und Werbellinsee: Der Rundtourencharakter ist vor allem mit Blick auf motorisierte Wasserwanderer ein Nachfrage auslösender Wettbewerbsvorteil, der deshalb im Marktauftritt als Positionierungsmerkmal besonders hervorgehoben werden sollte. Die führerscheinfreie Regelung für Boote mit weniger als 15 PS, welche auch in der am Oder-Havel-Kanal gelegenen Marina Marienwerder anlegen können, hat die Marktpotenziale für diese Rundtour nochmals vergrößert.
- Das besondere Bootserlebnis – Hausbooturlaub/Wasserwandern mit dem Finowkanal-Elektro-Solarboot unter dem Tenor: „Leise auf dem Kanal dahin gleiten mit einem leicht zu steuernden und familiengerechten Elektro-Solarboot, das es nirgendwo sonst gibt“, soll künftig ein auch überregional nachfragewirksames Angebots- und Qualitätsmerkmal für das Revier darstellen. Elektromobilität auf dem Wasser wird für den Finowkanal und die Region zu einem Markenzeichen und zentralen Imagefaktor.

Entwicklungsziele

Oberziel: Entwicklung des Finowkanals zu einem wassertouristischen Aushängeschild für die WIN-Region und das Land Brandenburg

1. Der Wassertourismus auf dem Finowkanal bietet ein hohes Potenzial als Image- und Wirtschaftsfaktor für Anrainerorte und Region. Die Sicherung und der Ausbau des Finowkanals für eine nachhaltige wassertouristische Nutzung sind vor diesem Hintergrund eine zentrale Zielstellung der Regionalentwicklung. Eine Schlüsselfunktion kommt dabei dem Erhalt einer durchgängigen Befahrbarkeit des Finowkanals für motorisierte und muskelbetriebene Sportboote sowie Fahrgastschiffe zu.
2. Angestrebt wird eine deutliche Steigerung des Bootstourismus vor allem im motorisierten Wasserwandern. Neben Nachfrageeffekten als Etappenziel im Zusammenhang mit Nachbargewässern vor allem der Oberen Havel-Wasserstraße sollen künftig stärker die endogenen Potenziale des Finowkanals als eigenständiges Zielrevier für Tagestouren und Kurzurlaube mit dem Boot entwickelt werden.
3. Um die angestrebten Wassertourismusziele zu erreichen, bedarf es eines dauerhaften, gezielten, koordinierten und kommunal übergreifenden Entwicklungsprozesses, für welchen der Zweckverband Region Finowkanal zukünftig Verantwortung tragen wird. Er wird sich für die Schaffung der dafür notwendigen infrastrukturellen und organisatorischen Rahmenbedingungen engagieren. Das WSA wird weiter die Gewässerunterhaltung für die Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit sichern.
4. Vor dem Hintergrund der angestrebten Marktpositionierung gilt ein Hauptaugenmerk der optimalen wasserseitigen Erschließung aller landseitigen Attraktionen entlang des Finowkanals (vor allem der Highlights wie Familiengarten, Zoo und andere). Gemeinsames Ziel aller Anrainerkommunen ist deshalb der weitere Ausbau der Infrastruktur in der Vernetzung mit den landseitigen Attraktionspotenzialen sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht.
5. Für den Finowkanal sollen künftig stärker auch überregionale Marktpotenziale im Wassertourismus erschlossen werden, insbesondere im motorisierten Bootstourismus. Um dies zu erreichen, werden „Familienfreundlichkeit“ und „Elektromobilität auf dem Wasser“ besonders gefördert und entwickelt.
6. Industriegeschichte und Wasserbautechnik sind wichtige Imagefacetten des denkmalgeschützten Finowkanals. Für Region und Anrainerorte gilt es deshalb, die Kulturgeschichte des Finowkanals künftig auch für Bootstouristen wasserseitig erlebbar aufzubereiten.
7. Die Fahrgastschiffahrt auf dem Finowkanal hat eine wichtige Funktion für die Naherholung sowohl im Hinblick auf Einwohner als auch Besucher der Region. Ziel ist die dauerhafte Etablierung eines Fahrgastschiffverkehrs auf dem Finowkanal.

5.3.3 Handlungsprogramm zur Inwertsetzung des Finowkanals

Wie bereits aufgezeigt, bedeutet allein die Gewährleistung der durchgängigen Schiffbarkeit noch nicht, dass auch eine erfolgreiche überregionale wassertouristische Marktpositionierung des Finowkanals erreicht werden kann. Erforderlich ist in einem nächsten Schritt die infrastrukturelle und angebotsspezifische Erschließung der Attraktionspotenziale entlang des Finowkanals. Das beinhaltet:

- eine deutliche Ausweitung der Liegeplatzkapazitäten für motorisierte Sportboote und deren nachhaltige Qualifizierung im Hinblick auf Servicemerkmale und Aufenthaltsqualität,
- die Schaffung einer nutzergerechten Infrastruktur für die Fahrgastschifffahrt (v. a. Anleger mit Stromanschluss, Zuwegung),
- die Qualifizierung einer nutzergerechten Infrastruktur für muskelbetriebene Wasserwanderer (Kanuten und Ruderer) mit ausreichend Pausenplätzen, Übernachtungsmöglichkeiten mit dem Zelt und öffentlichen Einsetzstellen für Boote,
- eine umfassende integrierte Information und Lenkung der Bootsurlauber entlang des Finowkanals und zu den touristisch attraktiven Landgangszielen,
- die wasserseitige Aufbereitung der Industrie- und Wasserbaugeschichte für (Boots-) Touristen,
- den Aufbau eines innovativen Verleih-Charterangebots mit dem Schwerpunkt Elektro-Solarboote für mehrstündige und mehrtägige Touren auf Finowkanal, Alter Oder, Oder-Havel-Kanal und Werbellinsee,
- den Ausbau der regionalen wassertouristischen Angebotsvernetzung,
- die Qualifizierung des Standortes Schiffshebewerk Niederfinow als (wasser-)touristische Visitenkarte des Finowkanals und der Region. Touristische Inwertsetzung von 400 Jahren Wasserbau (Standort- und Betreiberkonzept für das Areal der Schiffshebewerke Niederfinow im Auftrag des WSA befindet sich derzeit in der Bearbeitung).



Finowkanal, Schleuse Grafenbrück

Foto: KAG Region Finowkanal/Reikja Priemuth

6. Berechnung regionalwirtschaftlicher Effekte des Wassertourismus für die WIN-Region

In diesem Kapitel werden die bislang qualitativ dargestellten wirtschaftlichen Effekte monetär beziffert, soweit es hierfür eine ausreichend belastbare Datenlage gibt. Dies umfasst:

1. den Bootstourismus (motor- und muskelbetriebener Bootsverkehr, Fahrgastschiffahrt, Sportboothäfen)
2. Urlaub und Tagestourismus am Wasser
3. Öffentliche Investitionen und Unterhaltung der Gewässerinfrastruktur

6.1 Regionalwirtschaftliche Effekte des Bootstourismus

Der Bootstourismus steht in vernetzten Gewässersystemen wie der Brandenburgischen Seenplatte im Mittelpunkt des Wassertourismus und bewirkt in mehreren Umsatzbereichen regionalwirtschaftliche Effekte wie die folgende Grafik verdeutlicht.

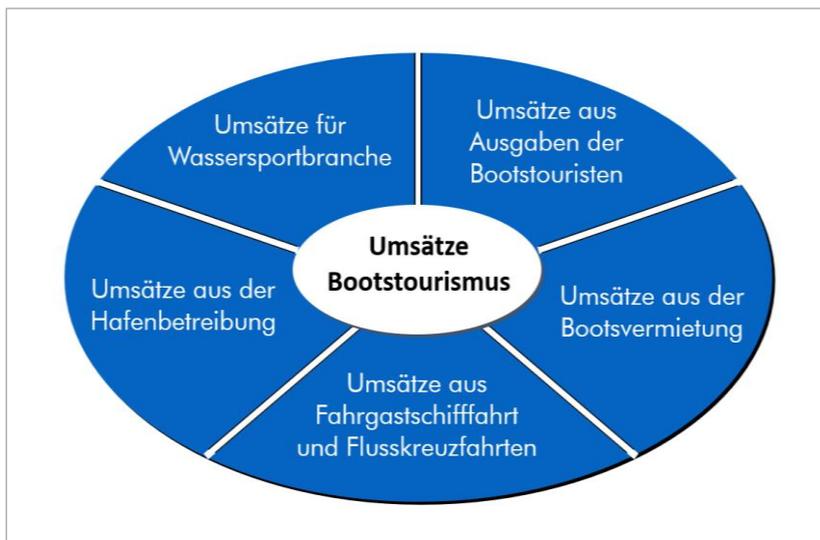


Abbildung 18: Umsatzbereiche aus dem Bootstourismus. Eigene Darstellung Project M

Die konkreten Umsatzpotenziale innerhalb der einzelnen Umsatzbereiche zeigt folgende Übersicht:

Umsätze Ausgaben von Booturlaubern	Umsätze aus Bootsvermietung	Umsätze Fahrgast- und Kabinenschiffahrt	Umsätze aus der Hafenerbetrieung	Umsätze Wassersportbranche
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausgaben Charterboottouristen ▪ Ausgaben Bootseigner ▪ Ausgaben Mietkanuten ▪ Ausgaben Kanueigner ▪ Ausgaben sonstige Wasserwanderer ▪ Ausgaben Tagestouren 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsatz Charterbootvermietung ▪ Umsatz Vermietung Tagesboote ▪ Umsatz aus Kanuvermietung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsatz Fahrgastschiffahrt ▪ Umsätze Flusskreuzfahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einnahmen Vermietung Dauerliegeplätze und Gastliegeplätze ▪ Einnahmen aus Winterlager ▪ Einnahmen aus bootsbezogenen Dienstleistungen ▪ Einnahmen aus touristischen Dienstleistungen am Hafen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsätze aus Bootsverkauf ▪ Umsätze aus Bootsunterhaltung ▪ Umsätze Schiffs- und Bootsbau inkl. Instandsetzung ▪ Umsätze Bootszubehör
Regionale Folgeumsätze für Dritte aus Investition und Betriebskosten				

Abbildung 19: Umsatzpotenziale innerhalb der Umsatzbereiche. Eigene Darstellung Project M

Für die in der nachfolgenden Grafik genannten Umsatzträger sind Grundlagendaten soweit vorhanden, dass eine belastbare **Größenordnung** darstellbar ist.

In der Summe der dargestellten Umsatzbereiche ergibt sich für die Brandenburgische Seenplatte ein jährlicher Bruttoumsatz in Höhe von 56,9 Mio. Euro, der sich wie folgt auf die verschiedenen Umsatzbereiche verteilt:

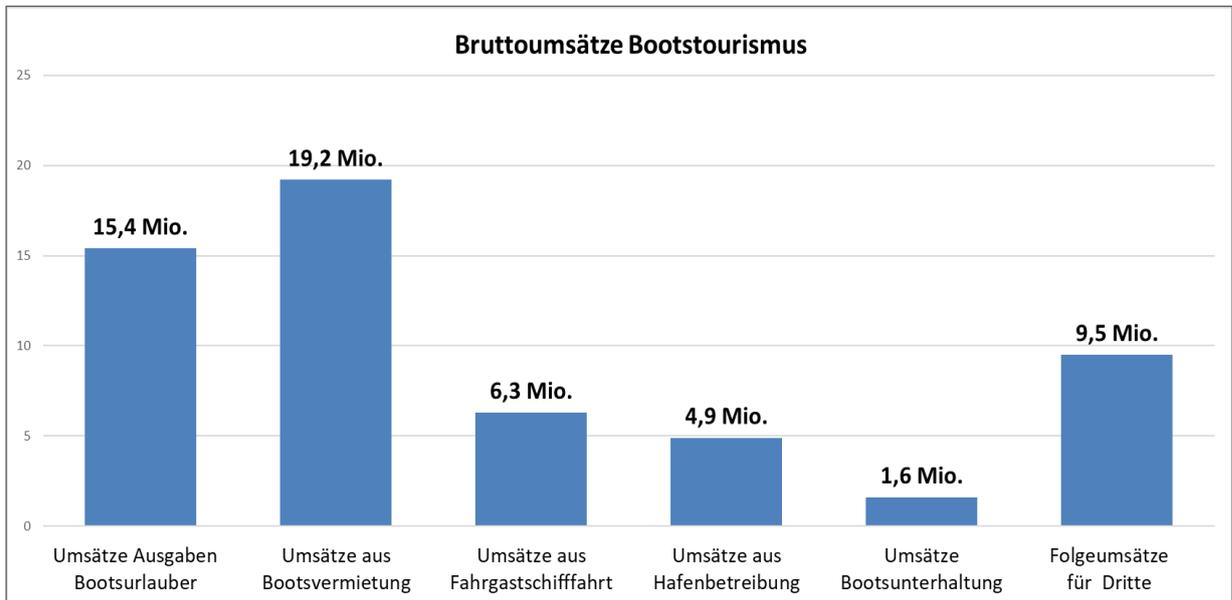


Abbildung 20: Bruttoumsätze aus dem Bootstourismus für die Brandenburgische Seenplatte. Berechnung Project M

Die 1,6 Mio. Umsatz aus der Bootsunterhaltung bilden nur einen Bruchteil des Gesamtumsatzes der Wassersportwirtschaft ab. Neben der Bootsunterhaltung gehören dazu auch die beiden umsatzstarken Segmente Bootshandel und Werftservice, für die beide eine Berechnung aufgrund unzureichender Umsatzzahlen für die WIN-Region nicht möglich ist.

In der folgenden Tabelle sind die Berechnungsgrundlagen und -wege dargestellt:

Umsätze aus den Ausgaben der Bootstouristen in der Brandenburgischen Seenplatte		
Ausgaben Umsatzträger	Bruttoumsatz ³⁶ Mio. Euro	Berechnungsgrundlagen
Bootsurlauber mit Charter-Hausbooten und Motoryachten während der Tour	5,7	197.457 Personentage (siehe Seite 18). Tagesausgaben je Crewmitglied 28,70 Euro (Wert aus <i>Befragung Wassertouristen</i> 2009 zzgl. Preissteigerungsindex).
Bootsurlauber Flöße und Bungalowboote während der Tour	1,3	50.083 Personentage (19.398 Flöße + 30.745 Bungalowboote). Lt. Bootsurlauberbefragung 2017 geringere Landgangaffinität als bei Charterschiffen und Hausbooten. Daher werden etwas geringere Tagesausgaben angesetzt, für Flöße 24,00, für Bungalowboote Euro 26,00.

.....

³⁶ bei Zahlen über 1 Mio. auf 100.000 auf- oder abgerundet, darunter auf 100.000 Euro

Bootseigner während der Tour	3,0	Anteil Eignerschiffe am Bootsaufkommen lt. Bootsurlauberbefragung 45 % (siehe Seite 19). Da kleinere Crew, weniger häufig unterwegs und mehr Selbstversorgung während der Tour wird der Umsatzanteil Eignerboote unterproportional mit 30 % vom Gesamtumsatz angesetzt (70 % Charter 7 Mio., 30 % Eigner).
Mietkanuten während der Tour	4,3	194.040 Personentage. Tagesausgaben 22,00 Euro je Paddler (Ergebnis <i>Befragung Wassertouristen</i> 2009 zzgl. Preissteigerungsindex).
Kanueigner während der Tour	1,1	Anteil Eigner lt. <i>Befragung Wassertouristen</i> 2009 bei 30 %. Lt. dieser Befragung im Vergleich zu Mietkanuten geringere Tagesausgaben. Der Anteil von Kanueignern am Gesamtumsatz aus Kanutourismus wird deshalb unterproportional mit 20 % angesetzt (80 % Mietkanuten = 4,3 Mio., 20 % Kanueigner = 1,1 Mio.)
Motorisierte Tagesboote	Nicht ermittelbar	Auswertbare Daten zu deren Ausgabeverhalten liegen nicht vor.
Summe	15,4 Mio.	

Umsätze aus der Bootsvermietung		
Hausboote und Motoryachten	13,8 Mio.	Insgesamt 331 Motoryachten und Hausboote (siehe Seite 14). Berechnung auf Grundlage der betriebswirtschaftlichen Kennziffern aus der IHK-Studie zum Jahresumsatz/Boot unter Berücksichtigung Preissteigerungsindex (Ø Jahresumsatz kleineres Boot 20.279 Euro, mittleres Boot 47.524 Euro, größeres Boot 65.228 Euro)
Flöße und Bungalowboote	1,9 Mio.	Insgesamt 116 Boote. Berechnung ebenfalls Kennziffern IHK-Studie mit Preissteigerungsindex (Ø Jahresumsatz Floß 12.871 Euro, Bungalowboot 21.987 Euro)
Motorisierte Tagesboote (offene Boote/ Daycruiser)	0,8 Mio.	Insgesamt 65 Boote. Berechnungsgrundlage ebenfalls Kennziffern IHK-Studie mit Preissteigerungsindex (Ø Jahresumsatz je Tagesboot 12.019 Euro)
Kanuvermietung	2,7 Mio.	1.155 Kanus. Abgleich Datenerfassung IHK-Studie mit aktueller Marktrecherche (Ø Jahresumsatz je Kanu 2.347 Euro)
Summe	19,2 Mio.	

Umsätze aus Fahrgastschifffahrt		
Fahrgastschifffahrt	6,3 Mio.	18 Fahrgastschiffe. Berechnungsgrundlage betriebliche Kennzahlen IHK-Studie (Ø Jahresumsatz je Schiff 349.549 €)
Flusskreuzfahrten	nicht ermittelbar	Keine wirtschaftlichen Datengrundlagen vorhanden. Es gibt mehrere Flusskreuzfahrtschiffe, die die Strecke Berlin – Stettin und die Strecke Müritz – Berlin befahren.

Umsätze aus Hafenbetrieung		
Vermietung Dauerliegeplätze ohne Vereine	3,5 Mio.	Anzahl Dauerliegeplätze 2.127. (Berechnungsgrundlage betriebswirtschaftliche Kennziffern IHK-Studie Ø Jahresumsatz je Liegeplatz 1.647 Euro)
Vermietung Gastliegeplätze ohne Vereine	0,7 Mio.	467 Gastliegeplätze in kommerziellen Häfen (Berechnungsgrundlage IHK-Studie Ø Jahresumsatz je Gastliegeplatz 1.580 Euro)
Vermietung Winterlager	0,6 Mio.	Lt. IHK-Studie bieten 47 % (= 27) der Häfen Winterlager, davon alle mit Freifläche und 37 % in der Halle. (Berechnungsgrundlage betriebswirtschaftliche Kennziffern IHK-Studie Ø Jahresumsatz mit Freifläche je Hafen 18.762 Euro, Halle 9.674 Euro)
Bootsbezogene Dienstleistungen	0,1 Mio.	Lt. betriebswirtschaftlichen Kennziffern IHK-Studie Ø 2,5 % des Gesamtumsatzes
Touristische Angebote im Hafen	Nicht ermittelbar	Lt. IHK-Studie bieten 57 % der kommerziellen Häfen touristische Angebote an (v. a. Gastronomie, Unterkunft, Radverleih). Valide betriebswirtschaftliche Kennziffer zum prozentualen Anteil am Gesamtumsatz liegt nicht vor.
Summe	4,9 Mio.	

Umsätze Bootsunterhaltung		
Umsätze Bootsunterhaltung einschließlich Bootszubehör motorisierte Boote	1,6 Mio.	Lt. Studie <i>Strukturen im Bootsmarkt</i> ³⁷ gibt jeder Eigner für ein 8 Meter Boot Ø in etwa 1.000 Euro/Jahr für Unterhaltung und Zubehör aus. Annahme 800 Euro davon verbleiben in der Region. Insgesamt etwa 2.000 Eignerboote (gut 3.000 Dauerliegeplätze abzgl. 500 Mietboote und Auslastung 80 %)

.....
³⁷ Forschungsvereinigung für die Sport- und Freizeitschifffahrt e.V. (Hrsg.) *Strukturen im Bootsmarkt 2016*. FVSF-Forschungsbericht Nr. 7. Köln 2016. Seite 4

Folgeumsätze für Dritte aus Investition und Betreuung			
Segmente	Umsätze aus regionalwirksamen Investitionskosten	Umsätze aus regionalwirksamen Unterhaltungskosten	Erläuterung
Bootsvermieter (Motor und Kanu)	0,4 Mio.	4.6 Mio.	Durchschnittliche jährliche Investitionen je Betrieb und durchschnittliche Kosten je Boot/Jahr lt. Erfassung betriebswirtschaftlicher Kennziffern IHK-Studie
Hafenbetreiber	1 Mio.	0,5 Mio.	Berechnungsgrundlage analog Bootsvermieter. Ohne Vereine, da für diese keine Kostenermittlung vorliegt.
Fahrgastschiffahrt	0,7 Mio.	2,3 Mio.	Berechnungsgrundlage analog Bootsvermieter
Summe	2,1 Mio.	7,4 Mio.	

6.2 Regionalwirtschaftliche Effekte aus Urlaub und Erholung am Wasser

6.2.1 Gewässerinduzierter Übernachtungstourismus und daraus resultierende Umsätze

Gewässer haben eine herausragende Bedeutung für die landseitige Nachfrage als Besuchsanlass und Aktivitätsraum entlang der Gewässer. Auf die Frage, welche Aktivitäten auf der Reise die wichtigste Rolle spielen, nannten im Mittel von 2012 bis 2018 35 % der Brandenburg Urlauber die Aktivitäten am/im/auf dem Wasser (DestinationMonitor Brandenburg³⁸). Eine Sonderauswertung DestinationBrand für Reisen mit naturbezogenen Anlässen hat 2018 ergeben, dass neben dem Aufenthalt in der Natur (72 %) gewässerbezogene Aktivitäten eine zentrale Bedeutung einnehmen. Infrastrukturell gut erschlossene Gewässer sind damit auch ein wichtiges Attraktionsmerkmal für einen Urlaub am Wasser.

In Anbetracht der im Landesvergleich überdurchschnittlich hohen Gewässerpotenziale im nördlichen Brandenburg kann davon ausgegangen werden, dass der für das Land im ersten Absatz benannte Durchschnittswert von 35 % dort deutlich übertroffen wird, insbesondere in den Gewässeranrainerorten. Die Gewässerlandschaft der Brandenburgischen Seenplatte generiert damit nicht nur Marktpotenziale auf dem Wasser, sondern in einem noch größeren Umfang Urlaub am Wasser. In der Brandenburgischen Seenplatte sind gewässerbezogene Aktivitäten, wie die Befragung der Unterkunftsbetriebe von Project M 2015 gezeigt hat (siehe Seiten 25 + 26), für viele Urlauber ein zentraler Aktivitätsbaustein. Eine genaue Abgrenzung zwischen Urlaub am Wasser und Wassertourismus ist schwierig, da der Übergang in der Realität häufig fließend ist. Für beide gilt gleichermaßen: Die Gewässerpotenziale spielen die entscheidende Rolle für die Auswahl des Urlaubsorts. Während für alle Urlauber auf dem Wasser die Gewässeraktivität das entscheidende Reisemotiv darstellt, ist dies bei Urlaubern am Wasser weniger eindeutig. Es ist deshalb sinnvoll, zwischen **Urlaub am Wasser im engeren und weiteren Sinn** zu differenzieren. Bei einem Urlaub am Wasser im engeren Sinn ist die Gewässeraktivität Hauptmotiv und Hauptbestandteil. Bei Urlaub am Wasser im weiteren Sinn ist die Gewässernähe das zentrale Auswahlkriterium, die Gewässeraktivitäten am und im Wasser sind nicht der Hauptreiseanlass.



Abbildung 21: Differenzierung Urlaub am Wasser im engeren und weiteren Sinn. Eigene Darstellung Project M

³⁸ GfK/IMT. *DestinationMonitor Deutschland*. www.tourismusnetzwerk-brandenburg.de/marktforschung-statistik/destination-monitor-gfkimi/

Vor dem Hintergrund des lückenhaften und nicht regionalspezifischen Datenmaterials ist die Berechnung des Marktvolumens aus dem Urlaub am Wasser in der Brandenburgischen Seenplatte und der daraus resultierenden Umsätze als eine ungefähre Größenordnung zu verstehen. Die Berechnung des Marktvolumens erfolgt in zwei Bearbeitungsschritten. In einem ersten Schritt wird das Übernachtungsaufkommen in den Anrainerorten ermittelt, im zweiten Schritt dann davon der gewässerbedingte Anteil abgeleitet. Die Grundlage hierfür bildet zum einen die amtliche Übernachtungsstatistik des Landes Brandenburg, zum anderen die bereits unter Gliederungspunkt 4.2 vorgestellte Befragung von Beherbergungsbetrieben in den Anrainerkommunen der WIN-Region. Diese erlaubt aufgrund ihrer Stichprobengröße und des flächendeckenden Ansatzes ein aussagekräftiges Bild zur (wasser-)touristischen Situation in den Anrainerorten entlang der Wasserstraßen. Die Berechnung basiert auf folgenden Daten:

- Insgesamt gibt es in den Anrainerorten entlang der Wasserwege der WIN-Region³⁹ in der Summe aller Beherbergungsangebote etwa 18.600 Betten, die sich wie folgt verteilen:

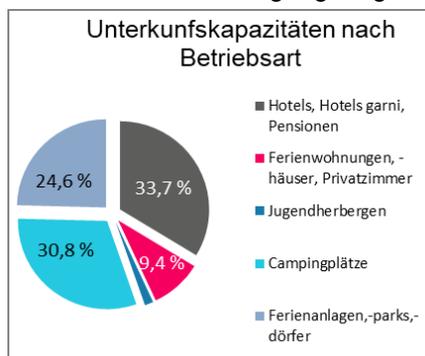


Abbildung 22: Unterkunftsstruktur

- Aus diesen Unterkunfskapazitäten resultieren gut 1,6 Mio. Übernachtungen aus gewerblichen Vermietungen, knapp 0,3 Mio. aus privaten Ferienwohnungen und -häusern sowie Pensions- und Privatzimmern (Berechnungsgrundlage siehe Fußnote⁴⁰) sowie 173.000 aus Touristikingcamping⁴¹. In der Summe ergibt dies ein ungefähres Übernachtungsaufkommen in den Anrainerorten in Höhe von 2,07 Mio. Übernachtungen.
- Lt. Befragung der Unterkunfsbetriebe (siehe Gliederungspunkt 4.2) sind in den Gewässeranrainerorten davon 70 % erholungsmotiviert, also gut 1,45 Mio. Übernachtungen. Davon sind 57 % gewässerbeeinflusst im Verständnis von Urlaub am Wasser im weiteren Sinn, d. h. 826.500 Übernachtungen, und 40 %, also 580.000, Übernachtungen im Verständnis von Urlaub am Wasser im engeren Sinn.
- Vom dwif (Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e. V.) wurde 2009 für Brandenburg⁴² ermittelt, dass ein Urlauber bei Übernachtung in einem gewerblichen Betrieb im Durchschnitt 117,40 Euro pro Tag ausgibt. Das entspricht unter Berücksichtigung des Preissteigerungsindex aktuell einem aufgerundeten Wert von 130 Euro.

³⁹ Auswertung Gastgeberverzeichnisse Reisegebiete und Anrainergemeinden sowie Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. *Beherbergungsbetriebe, Bettenangebot und Auslastung in Brandenburg nach Verwaltungsbezirken*. Potsdam, 2019.

⁴⁰ Angenommene Bettenauslastung von 40 %, entspricht Durchschnittswert für die vier relevanten Landkreise. Pensionen mit unter 10 Betten sind als private Übernachtungseinrichtungen nicht meldepflichtig.

⁴¹ Lt. amtlicher Gästestatistik 2.499 Stellplätze und 303.453 Übernachtungen in den Campingplätzen der Reisegebiete in der WIN-Region, Anteil der Stellplätze in den Anrainerorten liegt bei 57 % = 172.968 Übernachtungen

⁴² dwif e.V. *Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland*. Schriftenreihe Nr. 53/2010. München, 2010. Da der Großteil der Übernachtungen aus gewerblichen Betrieben resultiert und nur die in den Gastgeberverzeichnissen abgebildeten Privatquartiere beinhaltet (in der Realität deutlich mehr), wird als Berechnungsgrundlage dieser Durchschnittswert für alle Urlauber angesetzt.

Auf dieser Grundlage ergibt sich aus den Anrainerorten für die Brandenburgische Seenplatte ein gewässerbezogener **Bruttoumsatz von insgesamt 182,8 Mio. Euro**, der sich verteilt auf:

- Urlaub am Wasser im weiteren Sinn: 107,4 Mio. Euro
- Urlaub am Wasser im engeren Sinn: 75,4 Mio. Euro

Hinzu kommen die im Rahmen dieser Untersuchung nicht erfassten gewässerbedingten Umsätze aus Übernachtungen in Betrieben an den vielen Solitürgewässern, für die ebenfalls anzunehmen ist, dass ein Großteil der dortigen Übernachtungen gewässerinduziert sind.

6.2.2 Gewässerinduzierter Tagestourismus und daraus resultierende Umsätze für die Wasserstraßen der WIN-Region

Eine genaue Berechnung der gewässerbedingten Tagesausflüge und daraus resultierender Umsätze ist aufgrund der Abgrenzungsproblematik zwischen gewässerbezogenen und wassersportbezogenen Tagesaktivitäten und der lückenhaften Datenlage für die Region (keine Primärbefragung von Tagestouristen im Ruppiner Seenland zur Motivlage und zu den wassertouristischen Aktivitäten) nicht möglich. Die folgenden Zahlen zum Marktvolumen und zum Umsatz basieren deshalb zum Teil auf Plausibilitätsannahmen und sind deshalb als überschlägige Größenordnung zu verstehen.

- In Nordbrandenburg entfallen auf jede gewerbliche Übernachtung 6,6 Tagesreisen⁴³. Legt man die 1,77 Mio. Übernachtungen aus gewerblichen Betrieben in den Anrainerorten zugrunde (inklusive Camping) ergibt sich eine Zahl von 11,68 Mio. Tagesreisen in die Anrainerorte. Laut dwif-Studie zum Tagestourismus von Berlin und Brandenburg⁴⁴ sind davon 93 % erholungsmotiviert. Dieser Wert erscheint auch für Brandenburger Tagestouristen realistisch. Auf Grundlage der 11,68 Mio. Tagesbesucher ergibt sich eine Zahl von 10,86 Mio. erholungsmotivierten Tagesausflügen in die Anrainerorte.
- Wie hoch ist davon der Anteil der gewässerbedingten Tagesausflüge? Erkenntnisse hierfür liefert die o. g. Sonderauswertung, in deren Rahmen nach den ausschlaggebenden Entscheidungsgründen für einen Ausflug gefragt wurde, mit differenzierten Antwortmöglichkeiten „sehr häufig“, „häufig“, „eher selten“ und „nie“. Für 84 % der Berliner ist „Landschaft/Natur“ sehr häufig und häufig das Hauptmotiv. Die Gewässerlandschaft als attraktiver Naturraum dürfte vermutlich gerade im nördlichen Brandenburg das wichtigste Merkmal für diesen Entscheidungsgrund sein. Nach Natur zweitwichtigster Entscheidungsgrund sind „Bademöglichkeiten + Seen“ und zwar für 61 % der Tagesausflügler. „Wassersport“ wird von insgesamt 33 % als häufiger Besuchsansatz bzw. Entscheidungsgrund für einen Tagesausflug nach Brandenburg genannt. In Anbetracht der auch im landesweiten Vergleich überdurchschnittlich hohen gewässerseitigen Attraktionspotenziale der Brandenburgischen Seenplatte erscheinen diese für das gesamte Land Brandenburg ermittelten Durchschnittswerte keinesfalls zu hoch gegriffen⁴⁵, (vermutlich

⁴³ dwif e.V. *Tagesreisen der Deutschen*. Schriftenreihe Nr. 55/2013. München, 2013. Diese Zahl erscheint nach wie vor aktuell, da keine signifikanten Veränderungen im Tagesausflugsverhalten zu vermuten sind

⁴⁴ dwif consulting GmbH. Sonderauswertung im Rahmen der Studie *Ausflugs- und Mobilitätsverhalten der Berliner Bevölkerung im Freizeit- und Urlaubsverkehr im Land Brandenburg*, 2015.

⁴⁵ Lt. Auskunft dwif liegen keine Angaben mit Durchschnittswerten für die Region Brandenburg Nord vor.

in der Realität eher höher) und auch für den tagestouristischen Besucherverkehr aus Brandenburg (Einwohner und Urlauber) schlüssig.

Diese Zahlen machen deutlich, dass die Gewässer eine zentrale Bedeutung als Besuchsansatz für Tagesausflüge in die Brandenburgische Seenplatte haben. Eine klare Abgrenzung zwischen Landschaft/Natur, Baden/Seen und Wassersport ist allerdings nicht möglich, da zum einen im Rahmen eines Ausflugs durchaus mehrere Aktivitäten vor Ort durchgeführt werden und damit die Entscheidungsgründe im Freizeitverhalten nicht klar abgrenzbar sind, zum anderen diese individuell je nach Ausflug variieren können.

Unter Berücksichtigung der hohen Gewässerpotenziale in der Brandenburgischen Seenplatte und vor dem Hintergrund der Ergebnisse der o.g. Sonderauswertung Tagesreisen erscheint die Annahme plausibel, dass mindestens 61 % der Tagesausflüge in die Anrainerorte im direkten Gewässerezusammenhang stehen. Konservativ gerechnet sind darin auch die o. a. 33 % enthalten, die „Wassersport“ als Anlass angegeben haben, weil davon auszugehen ist, dass es hier eine hohe Schnittmenge zu denen gibt, die „Bademöglichkeiten + Seen“ als Grund für ihren Tagesausflug aufgeführt haben. Demnach sind es neben den 33 % Wassersportlern mindestens 28 % aller Tagesausflügler, die keinen Wassersport ausüben, aber ihren Ausflug am Wasser verbringen. Deren reale Anzahl dürfte vermutlich noch deutlich höher liegen, wenn man berücksichtigt, dass die Gewässerlandschaft ein Hauptmerkmal des häufigsten Ausflugsmotivs „Landschaft/Natur/Ruhe“ ist (aufgrund der Abgrenzungsproblematik nicht quantifizierbar).

Diese Annahmen für die Anrainerorte zu Grunde gelegt, ergeben sich 6,6 Mio. gewässerbezogene Tagesausflüge (61 % von 10,86 Mio. erholungsmotivierten Ausflügen), die sich wie folgt verteilen:

- 3,6 Mio. gewässermotivierte Ausflüge im engeren Sinn (Wassersportaktivität steht im Zentrum des Ausflugs)
- 3,0 Mio. gewässermotivierte Ausflüge im weiteren Sinn ((Bade-)Ausflug an ein Gewässer).

Die durchschnittlichen Ausgaben der Tagesausflügler aus Berlin betragen gemäß dwif Sonderauswertung Tagesreisen pro Kopf rund 20 Euro. Setzt man diesen Wert auch für die Ausflügler aus Brandenburg an, ergibt sich ein gewässerbezogener jährlicher Gesamtbruttoumsatz in Höhe von **132 Mio., davon 72 Mio. im engeren Sinn und 60 Mio. im weiteren Sinn**. Dieser hohe Wert macht deutlich, dass die Gewässer eine sehr hohe Wertschöpfung im Tagestourismus genießen, respektive die sowohl wasser- als auch landseitig infrastrukturelle Erschließung der Gewässer eine zentrale Bedeutung für den Tagestourismus hat.

6.3 Regionalwirtschaftliche Effekte aus Investitionen und Unterhaltung der wasserseitigen Infrastruktur

Die Erschließung der gewässerbezogenen Nachfragepotenziale sowohl auf als auch am Wasser setzt die Schaffung und Unterhaltung einer nutzergerechten wassertouristischen Infrastruktur voraus. Wie bereits unter Gliederungspunkt 2.2. deutlich gemacht wurde (siehe Abbildung 4), resultieren aus den öffentlichen Investitions- und Unterhaltungskosten in die wassertouristische Infrastruktur Einnahmen bei Gewerbebetrieben aus der Region, die im Zusammenhang mit der Investition oder der Unterhaltung beauftragt werden. Die öffentlichen Ausgaben in die wassertouristische Infrastruktur bewirken damit eine regionale Wertschöpfung (Einkommens- und Arbeitplatzeffekte) und leisten einen wichtigen Beitrag für den Erhalt der regionalen Wirtschaftsstruktur gerade in den überwiegend strukturschwachen, ländlich geprägten Gewässerräumen.

Öffentliche Ausgaben in die wassertouristische Infrastruktur betreffen alle schiffbaren Gewässer, die wassertouristisch nutzbar sind bzw. dafür erschlossen werden sollen. Dies sind in der WIN-Region in erster Linie Bundeswasserstraßen, zum kleineren Teil aber auch Landeswasserstraßen. Investitionsträger für die Schiffbarkeit auf Bundeswasserstraßen sind hauptsächlich das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde für die Unterhaltung sowie das Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Berlin, das für sämtliche Neubaumaßnahmen in der WIN-Region zuständig ist. Für die Landeswasserstraßen ist dies das Landesamt für Umwelt (LfU). Auch die Anrainergemeinden engagieren sich für den Aufbau und Erhalt einer attraktiven wassertouristischen Infrastruktur.

Um herauszufinden, wie hoch die regionalen Wertschöpfungseffekte aus den öffentlichen Investitionen in die schiffbaren Gewässer der Brandenburgischen Seenplatte ausfallen, wurden im Rahmen dieser Studie das WSA Eberswalde, das WNA Berlin, das LfU sowie alle Anrainergemeinden schriftlich zu regionalwirtschaftlich wirksamen Investitionen und Unterhaltungskosten befragt. Vom WSA Eberswalde wurden nur Erfahrungswerte zur Regionalisierungsquote übermittelt.

- Das **Wasserstraßen-Neubauamt Berlin** hat auf der Grundlage des aktuellen Planungsstandes ein Investitionsvolumen in den kommenden fünf Jahren in Höhe von ca. 32 Mio. Euro avisiert. Bau- und Planungsleistungen werden zu 100 % an externe Unternehmen vergeben, davon erfahrungsgemäß etwa 80 % an Unternehmen aus der Region. Von jedem Euro, den das WNA für die wassertouristische Gewässerinfrastruktur ausgibt, verbleiben damit 0,80 Euro in der Region. **Das bedeutet in der Summe, dass 25,6 Mio. Euro der geplanten Investitionen des WNA in der Region verbleiben und dort einen Beitrag für Einkommen und Beschäftigung leisten.**
- Ähnlich sieht das auch bei Investitionen und Unterhaltung durch das **Land Brandenburg** aus. Laut Angaben des LfU betrug das Investitionsvolumen für die Gewässerinfrastruktur in den vergangenen fünf Jahren in den Ruppiner Gewässern ca. fünf Mio. Euro. Die Aufträge gingen ausschließlich an Betriebe aus Berlin und Brandenburg, davon gut zwei Drittel an Betriebe aus dem regionalen Umfeld, also 3,3 Mio. Euro. Für Unterhaltungsmaßnahmen werden die zuständigen Wasser- und Bodenverbände beauftragt, d. h. die hierfür verwendeten Mittel verbleiben zu 100 % in der Region.
- Die hohen regionalwirtschaftlichen Effekte lassen sich gut am Beispiel des **Langen Trödel** veranschaulichen. Die Investitionskosten für dessen Ausbau/Wiederschiffbarmachung betragen ca. 17,7 Mio. Euro. Von diesen Investitionen sind etwa 85 %, also gut 15 Mio. Euro, an Betriebe

aus dem regionalen Umfeld geflossen, so dass damit im erheblichen Maße Wertschöpfungseffekte in der Region bewirkt wurden. Dies gilt nicht nur für die bauliche Investitionssumme, sondern auch durch die Initialwirkung auf privatwirtschaftliche Investitionen. Der Ausbau war Grundlage für die Investitionsentscheidung zur Errichtung eines Hafendorfs, was wiederum dazu geführt hat, dass sich im Nachgang ein Discounter im Ort angesiedelt hat. Während die Wertschöpfungseffekte aus der Investition zeitlich begrenzt sind, sind mit den jährlichen Unterhaltungskosten dauerhaft regionalwirtschaftliche Effekte verbunden. Diese liegen seit der Eröffnung im Jahr 2016 in etwa bei 175.000 Euro/Jahr. Die Regionalisierungsquote liegt bei einhundert Prozent, d. h. jeder Euro, der zur Unterhaltung des Langen Trödel aufgewendet wird, bewirkt in der Region auch eine Wertschöpfung und das auf Dauer.

- Im Rahmen einer schriftlichen Befragung **aller 19 Anrainerkommunen**⁴⁶ entlang des Wasserstraßennetzes in der WIN-Region wurden deren seit dem Jahr 2000 getätigte Investitionen in die gewässerseitige Erschließung (Steganlagen, Badestellen usw.) und die Unterhaltungsaufwendungen erfasst. Um die regionalwirtschaftlichen Effekte ermitteln zu können, erfolgte sowohl bei den Investitionen als auch den Unterhaltungskosten eine Ermittlung der Regionalisierungsquoten. Mit Ausnahme der Stadt Rheinsberg lag bei Abschluss der Studie von allen Kommunen ein Rücklauf zur Befragung vor. Seit dem Jahr 2000 wurden von den Anrainerkommunen für den Ausbau und die Qualifizierung der gewässerseitigen Erschließung insgesamt 84 Projekte realisiert mit einer Investitionsgesamtsumme in Höhe von fast 38 Mio. Euro. Davon sind 17,3 Mio. Euro an Unternehmen aus der WIN-Region geflossen. Das bedeutet im Mittel eine Regionalisierungsquote von 46 %. Etwa 10,9 Mio. (28 %) gingen an Unternehmen mit Geschäftssitz im sonstigen Brandenburg und Berlin. D.h. von jedem Euro, den die Kommunen in den Ausbau der wassertouristisch relevanten Infrastruktur investiert haben, verbleiben 0,74 Euro in den Bundesländern Brandenburg und Berlin oder regionsbezogen formuliert, fast jeder zweite Euro verbleibt in der WIN-Region und schafft eine regionale Wertschöpfung.

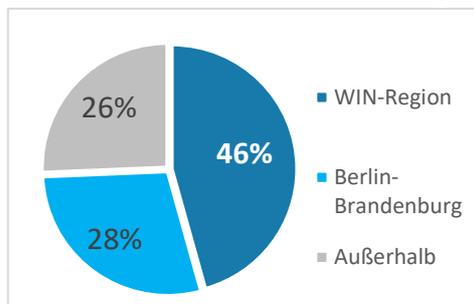


Abbildung 23: Regionalisierungsquote kommunaler Investitionen

Bei den jährlichen Unterhaltungskosten sind die Angaben der Kommunen zum Teil lückenhaft, so dass eine belastbare Aussage zur Gesamtsumme nicht getroffen werden kann, wohl aber zur Regionalisierungsquote. Fast alle Kommunen geben an, dass sie für die Unterhaltung nur Betriebe aus der Region beauftragen. Im Mittel liegt die Regionalisierungsquote bei 97 %.

Fast jeder Euro, der von den Kommunen für die Unterhaltung der Infrastruktur ausgegeben wird, verbleibt damit in der Region und bewirkt dort eine Wertschöpfung.

⁴⁶ Wir danken den Kommunen Biesenthal, Birkenwerder, Britz-Chorin-Oderberg, Eberswalde, Fehrbellin, Fürstenberg, Hennigsdorf, Hohen Neuendorf, Kremmen, Liebenwalde, Lindow, Lychen, Neuruppin, Oranienburg, Schorfheide, Templin, Wandlitz, Zehdenick für ihre Beteiligung an der Befragung.

Regionalwirtschaftliche Effekte durch Ausbau und Betreibung des Finowkanals

Die dargestellten Wertschöpfungseffekte gelten auch für die anstehenden Investitionen und Unterhaltungsaufgaben am Finowkanal. Die Regionalisierungsquote lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt allerdings nur grob darstellen, da aufgrund der Ausschreibungsverpflichtung offen ist, ob Unternehmen aus der Region oder aus anderen Teilen Deutschlands den Zuschlag erhalten werden. Das WSA Eberswalde schätzt die Regionalisierungsquote aufgrund von Erfahrungswerten bei der bisherigen Sanierung von Schleusen in der WIN-Region mit mindestens 50 % ein. Das bedeutet konservativ betrachtet, dass von der kalkulierten Investitionssumme (Baukosten) für das erste Schleusenpaket in Höhe von ca. 33 Mio. Euro (Stand Vorplanung) mindestens 16,5 Mio. Euro an Betriebe aus der Region fließen und damit über den Investitionszeitraum bis 2025 substantielle regionale Wertschöpfungseffekte auslösen. Rechnet man die für die Jahre 2026 bis 2030 durch den Zweckverband Region Finowkanal nach Fertigstellung des ersten Schleusenpaketes avisierte Übernahme und Realisierung des zweiten Schleusenpaketes hinzu, werden sich die Ausgaben an Betriebe der Region voraussichtlich mindestens verdoppeln.

Für den Zeitraum 2021 bis 2025 wird im Wirtschaftsplan des Zweckverbandes mit Unterhaltungskosten (Wartung, Betriebskosten) in Höhe von 325.000 Euro kalkuliert. Im fertig sanierten Zustand werden für die jährliche Unterhaltung der Schleuseninfrastruktur ca. 200.000 Euro angesetzt. Hinzu kommen ca. 110.000 Euro für den Abschnitt Langer Trödel, in der Summe also 310.000 Euro jährlich. Berücksichtigt man die o.g. avisierte Übernahme und Realisierung des zweiten Schleusenpaketes, erhöhen sich die Aufwendungen entsprechend. Das WSA Eberswalde geht aufgrund von Erfahrungswerten davon aus, dass 80 % aller Unterhaltungsaufträge regional vergeben werden. Dies bedeutet, dass aus der Unterhaltung der Schleusen des ersten Schleusenpaketes und der Bauwerke des Langen Trödels jährlich etwa 248.000 Euro an Betriebe der Region fließen und damit dauerhaft regionale Einkommens- und Beschäftigungseffekte erzielt werden. Wie hoch diese sein werden, lässt sich mit dem vorhandenen Datenmaterial nicht genauer bestimmen. Festzuhalten ist aber, dass vom Einsatz der Landesfördermittel in einem hohen Maße Betriebe aus dem regionalen Umfang profitieren werden. Die Fördermittel leisten damit nicht nur einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der tourismuswirtschaftlichen Potenziale des Finowkanals, sondern auch zur Förderung der regionalen Wirtschaft.

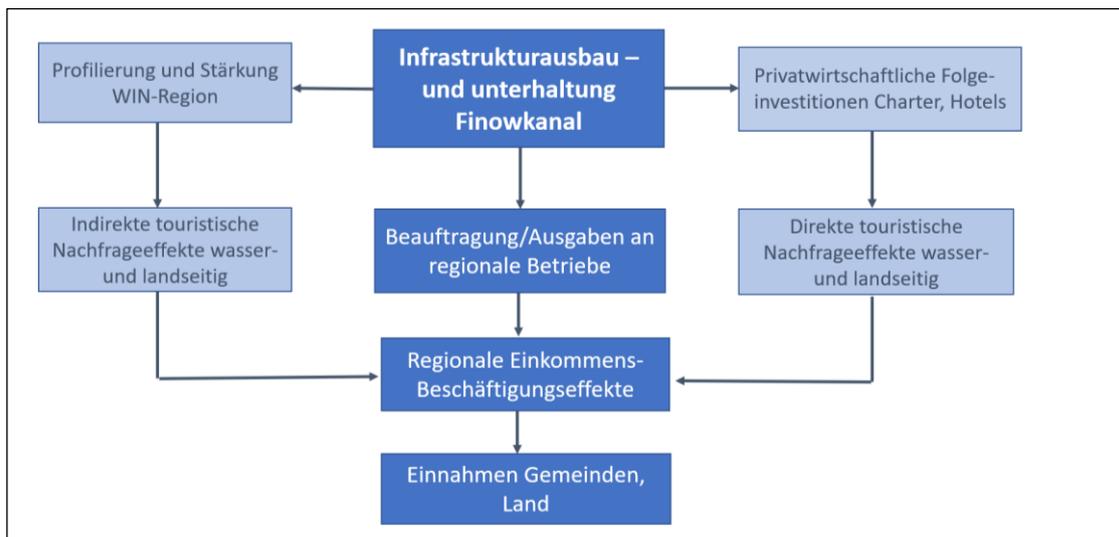


Abbildung 24: Regionalwirtschaftliche Effekte aus Investitionen und Unterhaltung des Finowkanals

7. Fazit: Nachhaltigkeit und gesamtwirtschaftlicher Nutzen von Investitionen in die Schleuseninfrastruktur des Finowkanals

Die Ausführungen dieser Studie haben umfassend dargelegt, wie wichtig der Wassertourismus als Kommunikations- und Besuchsansatz für das Reiseland Brandenburg ist, welche guten Perspektiven damit verbunden sind und welche hohe Bedeutung der Wassertourismus für die überwiegend ländlich strukturierten Gewässergebiete als regionaler Wirtschaftsfaktor einnimmt. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass in den strukturschwachen Gewässerregionen über den (Wasser-)Tourismus hinaus - wenn überhaupt - nur wenige regionalwirtschaftliche Alternativen bestehen.

Der Wassertourismus leistet demnach einen bedeutenden wirtschaftlichen Beitrag für die Strukturentwicklung im ländlichen Raum.

In der Summe generieren die Gewässer der WIN-Region einen jährlichen Bruttoumsatz aus Bootstourismus sowie Urlaub und Freizeit am Wasser in Höhe von 371,7 Mio. Euro.



Abbildung 25: Jährlicher Bruttoumsatz aus den Gewässerpotenzialen in der WIN-Region

Die Bewertung dieser Zahlen ist immer im Kontext der regionalen wirtschaftlichen Potenziale zu sehen und nicht im Vergleich mit Branchen, für deren Ansiedlung es dort keinerlei Entwicklungspotenziale gibt, wie z. B. der Industrieproduktion. Hinzu kommt, dass anders als beispielsweise in der Industrieproduktion aufgrund der regionalen Gewässergebundenheit eine Verlagerung des Wassertourismus nicht möglich ist. Die Gewässer sind für Brandenburg Chance und Verpflichtung gleichermaßen, die damit verbundenen wirtschaftlichen Potenziale möglichst konsequent und nachhaltig in Wert zu setzen. Nachhaltig auch in dem Sinne, die Gewässerpotenziale und die umgebende Natur und Landschaft so zu erhalten, dass die damit verbundenen wirtschaftlichen Potenziale aus dem Wassertourismus dauerhaft gesichert werden.

Für das Wassertourismusland Brandenburg ist die Brandenburgische Seenplatte das bedeutendste wassertouristische Aushängeschild und stärkster Frequenzbringer. Die Gewässer sind aufgrund ihrer hohen Attraktionspotenziale, ihrer Vernetzungs- und Verbindungsfunktion mit der Mecklenburgischen Seenplatte und als Bestandteil von zwei großen mehrtägigen Rundtouren (Berlin-Oder-Umfahrt und Große Umfahrt) v. a. im motorisierten Bootstourismus als überregional ausstrahlendes wassertouristisches Aushängeschild für das Wassertourismusland Brandenburg unverzichtbar.

Hinzu kommt, dass die Corona-Pandemie und der damit verbundene Trend zu Bootsurlaub im eigenen Land den Nachfragedruck auf die Gewässer der Brandenburgischen Seenplatte künftig eher noch erhöhen dürfte. Die Sicherstellung und weitere Qualifizierung der wassertouristischen Attraktionspotenziale der Brandenburgischen Seenplatte ist vor diesem Hintergrund im originären Interesse des Landes.

Gerade der motorisierte Bootstourismus funktioniert nur in der räumlichen Vernetzung. Dies gilt im besonderen Maße im Hinblick auf die von der WIN-AG angestrebte stärkere Verlagerung von Bootsverkehren in die südlich gelegenen Gewässerbereiche, die bislang vom Wassertourismusboom weniger profitiert haben.

Die Investitionsentscheidung für den Ausbau des Landesgewässers Langer Trödel mit finanzieller Unterstützung von GRW-I Fördermitteln war hierfür ein wichtiger Schritt, der nun seine Fortsetzung im Erhalt der motorisierten Schiffbarkeit und in der weiteren wassertouristischen Qualifizierung des Finowkanals finden muss.

Ansonsten blieben die mit dem Ausbau des Langen Trödels sich neu bietenden Potenziale weitestgehend ungenutzt und die Beteiligten müssten sich die Frage stellen, ob die hohen Investitionen in die Infrastruktur des Langen Trödel wirtschaftlich darstellbar bzw. gerechtfertigt waren.

Eine Beurteilung der Investitionen in die Schleuseninfrastruktur ist deshalb immer im Kontext der Brandenburgischen Seenplatte zu betrachten. In diesem Verständnis sind Investitionen in den Finowkanal Investitionen in die Zukunft der Brandenburgischen Seenplatte. Die nachhaltige Sicherstellung der durchgängigen Befahrbarkeit des Finowkanals ist eine Win-Win-Situation sowohl für die WIN-Region als Ganzes wie auch für den Finowkanal als Teilgewässer.

Aufgrund der bisher durch die Schleusenproblematik bestehenden Planungsungewissheit am Finowkanal sind die dortigen wassertouristischen Entwicklungsansätze zum Stillstand gekommen, respektive die mit dem Finowkanal verbundenen (wasser-)touristischen Potenziale können nicht im möglichen Umfang genutzt werden. Seit Jahren befindet sich der Finowkanal in Wartehaltung bzw. Stillstand und verliert dadurch in zunehmendem Maße auch an Marktattraktivität und an touristischer Ausstrahlung. Dieser Stillstand muss überwunden werden, damit die Potenziale des Finowkanals adäquat in Wert gesetzt und die dafür erforderlichen Schritte eingeleitet werden können.

Eine Finanzierungszusage des Landes bedeutet auch ein Signal an die Privatwirtschaft, sich künftig stärker finanziell am Finowkanal zu engagieren. Dies gilt sowohl für die bereits dort aktiven Anbieter, die im Rahmen der Befragung klar zum Ausdruck gebracht haben, dass dies die Voraussetzung für weiteres unternehmerisches Engagement ist, aber auch für die Mobilisierung/Ansiedlung neuer Anbieter. Eine Investition in die Schleuseninfrastruktur ist damit Auslöser für privatwirtschaftliches Folgeengagement, also genau das Ziel, welches mit der GRW-I Förderung auch verfolgt wird. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass ohne die notwendigen Landesmittel zur langfristigen Sicherstellung der motorisierten Schiffbarkeit des Finowkanals nicht nur die bereits dort aktiven Anbieter in ihrer Existenz gefährdet sind, sondern auch die wassertouristischen Entwicklungspotenziale des Finowkanals ungenutzt bleiben.

Der dauerhafte Erhalt der durchgängigen Befahrbarkeit des Finowkanals ist nicht nur Grundvoraussetzung für das privatwirtschaftliche Engagement, sondern auch Anstoß dafür, den Finowkanal für Bootstouren noch attraktiver zu machen und damit die wassertouristische Nachfrage in

der mittel- bis langfristigen Perspektive deutlich zu steigern. Bei durchschnittlichen Tagesausgaben je Bootsurlauber in Höhe von fast 30 Euro (ohne Bootsmiete) bedeutet jedes weitere Boot einen wirtschaftlichen Gewinn für das regionale Umfeld.

Hinzu kommt, dass der Finowkanal wegen seines Alleinstellungsmerkmals als älteste noch schiffbare künstliche Wasserstraße in Deutschland nicht nur für die Region wirbt, sondern auch ein wassertouristisches und wasserbauliches Aushängeschild für das gesamte Land Brandenburg ist und auch nach der Durchführung der Investitionen durch den Zweckverband bleibt.

Die Region selbst nimmt ihre Verantwortung durch die Bildung des kommunalen Zweckverbandes als Betreiberorganisation im hohen Maße wahr und stellt damit auch die Nachhaltigkeit der Investitionen im Hinblick auf die wassertouristische Betreuung des Finowkanals sicher.

Der Einsatz von Landesfördermitteln für den Ausbau der Schleuseninfrastruktur hat vor diesem Hintergrund eine nachhaltige Wirkung für die regionale Wertschöpfung und die Zukunftsfähigkeit des Finowkanals einschließlich seines Umfelds sowie für die gesamte Region der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg.



Finowkanal, Schleuse Wolfswinkel

Foto: WIN-AG

Befragungen im Rahmen dieser Studie

- Befragung der Kommunen der WIN-Region: Biesenthal, Birkenwerder, Britz-Chorin-Oderberg, Eberswalde, Fehrbellin, Fürstenberg, Hennigsdorf, Hohen Neuendorf, Kremmen, Liebenwalde, Lindow, Lychen, Neuruppin, Oranienburg, Rheinsberg, Schorfheide, Templin, Wandlitz und Zehdenick. Befragungszeitraum von Oktober bis Dezember 2019. Bis Abschluss der Studie war kein Rücklauf aus Rheinsberg zu verzeichnen.
- Befragung der 14 wassertouristischen Anbieter am Finowkanal, Befragungszeitraum November 2019

Quellen- und Literaturverzeichnis

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, *Tourismus im Land Brandenburg nach Verwaltungsbezirken. Gäste, Übernachtungen, Bettenangebot und Beherbergungsbetriebe*. Potsdam, 2019.
- . *Statistischer Bericht. Umsatzsteuerstatistik (Voranmeldungen) im Land Brandenburg 2017*. Potsdam, 2019.
- BMVI. *Wassertourismuskonzept. Schaffung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur*. Berlin, 2016.
- BMW (Hrsg.) *Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland*. Berlin, 2016.
- Delius Klasing (Hrsg.). *Marktdatenstudie 2019*. <https://www.delius-klasing.de/presse/marktdatenstudie-2019-wassersportbranche-weiter>
- dwif consulting GmbH. *Sonderauswertung im Rahmen der Studie Ausflugs- und Mobilitätsverhalten der Berliner Bevölkerung im Freizeit- und Urlaubsverkehr im Land Brandenburg*, 2015.
- dwif e.V. *Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland*. Schriftenreihe Nr. 53/2010. München, 2010.
- . *Tagesreisen der Deutschen*. Schriftenreihe Nr. 55/2013. München, 2013.
- Forschungsvereinigung für die Sport- und Freizeitschiffahrt e.V. (Hrsg.) *Strukturen im Bootsmarkt 2016*. FVSF-Forschungsbericht Nr. 7. Köln 2016.
- GfK/IMT. *DestinationMonitor Deutschland 2018*. Berichtsband DestinationMonitor für Brandenburg 2018. <https://www.tourismusnetzwerk-brandenburg.de/marktforschung-statistik/destinationmonitor-gfkimt/>
- Inspektour GmbH. *DestinationBrand. Markenstärke und Themenkompetenz Brandenburg 2015-2017*. www.tourismusnetzwerk-brandenburg.de/marktforschung-statistik/destinationbrand-inspektour.
- Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg (Hrsg.). *Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg. Fortschreibung – wep4*. Potsdam, 2016.
- Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg. *natürlich. nachhaltig. Brandenburg. Nachhaltigkeitsstrategie für das Land Brandenburg. Fortschreibung 2019*. Potsdam, 2019
- Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg (Hrsg.). *Landestourismuskonzeption Brandenburg. Wir machen Lust auf Land*. Potsdam, 2016.

- Project M GmbH im Auftrag der Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg et al. (Hrsg.). *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus in Berlin und Brandenburg*. Berlin, 2015.
- Project M GmbH im Auftrag der Industrie- und Handelskammern Potsdam, Ostbrandenburg und Mecklenburg-Vorpommerns, des Bundesverbands Wassersportwirtschaft e.V., der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg sowie der Tourismusverbände Ruppiner Seenland, Mecklenburgische Seenplatte und Havelland. *Wirtschaftliche Auswirkungen der Sperrung einer zentralen Schleuse auf den Wassertourismus und die Region am Beispiel Schleuse Zaaren*. 2019/2020. noch unveröffentlicht
- Project M GmbH im Auftrag der KAG Region Finowkanal, Betreiberkonzept für den Finowkanal, 2016.
- Project M GmbH im Auftrag der regionalen Wachstumskerne Eberswalde und Schwedt. *Umsetzungskonzept zur wassertouristischen Erschließung der Wasserwege und -straßen auf der Achse Eberswalde – Schwedt*. Berlin, 2013.
- Project M GmbH im Auftrag der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN) und Wassertourismusinitiative Potsdamer-Brandenburger-Havelseen (WIR)/Flusslandschaft Untere Havelniederung (FUN). *Bootsurlauberbefragung im Land Brandenburg*. 2017.
- Project M GmbH/Heike Helmers Tourismuskontor im Auftrag des Netzwerks „Aktiv in der Natur Brandenburg“. *Befragung Wassertouristen: Ergebnisse und Schlussfolgerungen für die weitere Entwicklung des Wassertourismus in Brandenburg*. 2009.
- Project M GmbH/Lorenz Tourismusberatung, Tourismuskontor, Gralki & Partner im Auftrag der Bundesvereinigung Kanutouristik e. V. *Grundlagenuntersuchung zur Bedeutung und Entwicklung des Kanutourismus in Deutschland*. 2005.
- Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH. *Strategische Marketingplanung*. Potsdam, 2012.
- WSA Eberswalde. Erfassung der Sportbootschleusungen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gebietskulisse WIN-Region/Brandenburgische Seenplatte, © TMB	7
Abbildung 2: Wassertouristische Gewässerpotenziale, eigene Darstellung Project M	8
Abbildung 3: Regionalwirtschaftliche Effekte durch die Ausgaben von Boottouristen, eigene Darstellung Project M	9
Abbildung 4: Regionalwirtschaftliche Effekte aus Investitionen in die Gewässerinfrastruktur, eigene Darstellung Project M	10
Abbildung 5: Wirkungskette öffentlicher Investitionen in die Infrastruktur, eigene Abbildung Project M	10
Abbildung 6: wirtschaftliche Folgeeffekte aus öffentlichen Investitionen in die Gewässerinfrastruktur für nachgelagerte Branchen, eigene Darstellung Project M	11
Abbildung 7: Sportbootschleusungen an ausgewählten Schleusen in der Brandenburgischen und Mecklenburgischen Seenplatte 2018. Quelle WSA Eberswalde.	15
Abbildung 8: Sportbootschleusungen an allen Schleusen zwischen Liebenwalde und Mirow 2018, Quelle WSA Eberswalde	16

Abbildung 9: Summe aller Sportbootschleusungen. im zeitlichen Vergleich 2010 bis 2019. Quelle WSA Eberswalde	16
Abbildung 10: Entwicklung der Sportbootschleusungen auf dem Finowkanal zwischen 2010 und 2019. Quelle WSA Eberswalde und KAG Region Finowkanal	17
Abbildung 11: Aktivitäten motorisierter Bootsurlauber während eines Bootsurlaubs, Bootsurlauberbefragung 2017	20
Abbildung 12: Umsätze aus Bootstourismus. Quelle <i>Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus</i>	22
Abbildung 13: Regionalisierungsquoten im Bootstourismus. Quelle: <i>Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus</i> , Seite 51	23
Abbildung 14: Umsätze aus wassertouristisch relevanten Branchen. Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg	23
Abbildung 15: Bewertung der wirtschaftlichen Bedeutung des Wassertourismus aus Gemeindesicht	25
Abbildung 16: Bedeutung des Erhalts der Schleusenbetriebs am Finowkanal. Quelle: Anbieterbefragung Project M	28
Abbildung 17: Positive wirtschaftliche Effekte am Finowkanal durch nachhaltige Sicherstellung des Schleusenbetriebs	28
Abbildung 18: Umsatzbereiche aus dem Bootstourismus. Eigene Darstellung Project M	40
Abbildung 19: Umsatzpotenziale innerhalb der Umsatzbereiche. Eigene Darstellung Project M	40
Abbildung 20: Bruttoumsätze aus dem Bootstourismus für die Brandenburgische Seenplatte. Berechnung Project M	41
Abbildung 21: Differenzierung Urlaub am Wasser im engeren und weiteren Sinn. Eigene Darstellung Project M	45
Abbildung 22: Unterkunftsstruktur	46
Abbildung 23: Regionalisierungsquote kommunaler Investitionen	50
Abbildung 24: Regionalwirtschaftliche Effekte aus Investitionen und Unterhaltung des Finowkanals	51