

Kurzfassung

Studie wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus Berlin-Brandenburg



Industrie- und Handelskammern
in Berlin-Brandenburg



PROJECT ^M

Studie wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus Berlin- Brandenburg

Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse

April 2015

In Auftrag gegeben von:

Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg

Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg

Wirtschaftsverband Wassersport Berlin-Brandenburg

Wassersportmesse Boot & Fun

Geschäftsführer:
Dipl.-Volksw. Andreas Lorenz
Dipl.-Kfm. Cornelius Obier

Wissenschaftliche Leitung:
Prof. Dr. Edgar Kreilkamp
Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack

Büro Berlin

Tempelhofer Ufer 23/24
10963 Berlin
Tel. 030.21 45 87 0
Fax 030.21 45 87 11
berlin@projectm.de

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

Wilhelm-Kuhnert-Straße 26
81543 München
Tel. 089.614 66 08 0
Fax 089.614 66 08 5
muenchen@projectm.de

Büro Trier

Am Wissenschaftspark 25/27
54296 Trier
Tel. 0651.9 78 66 0
Fax 0651.9 78 66 18
trier@projectm.de

Kontakt:

Dipl.-Volkswirt
Matthias Wedepohl
Büro Berlin
matthias.wedepohl@projectm.de

www.projectm.de

Studie „Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus“

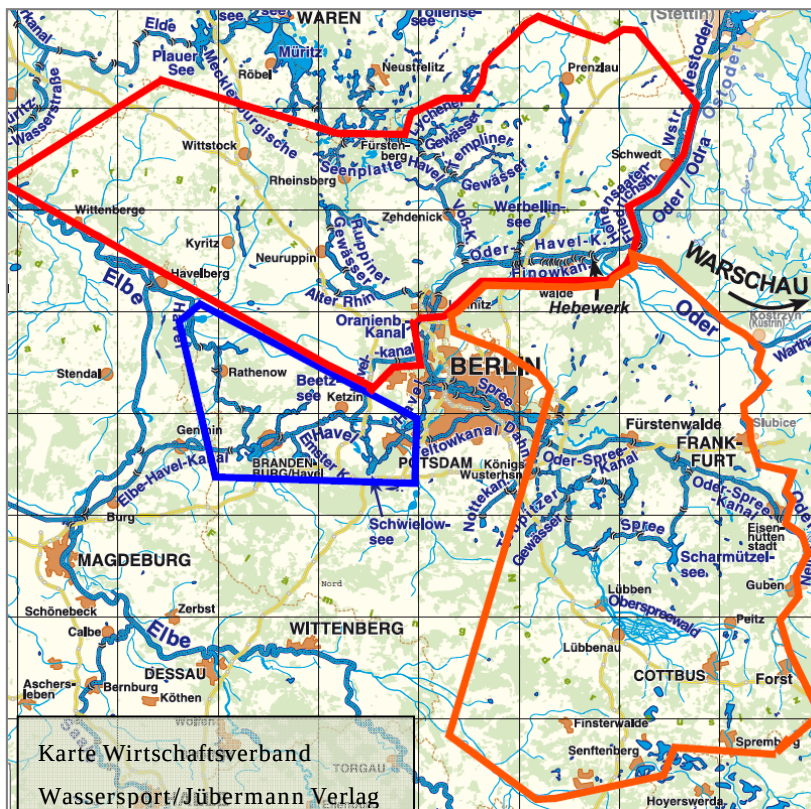
Ein **Gemeinschaftsprojekt** der IHKs in Brandenburg und Berlin mit Unterstützung des Ministeriums für Wirtschaft und Energie, des Wirtschaftsverbands Wassersport Berlin-Brandenburg und der Wassersportmesse Boot & Fun. **Projektbearbeitung** durch das Tourismusberatungsbüro Project M in Zusammenarbeit mit dem Institut für Management und Tourismus an der Fachhochschule Westküste für die Befragungstechnik. **Bearbeitungszeitraum** Mai 2014 bis Mai 2015.

Projekthintergrund und -ziele

Der Wassertourismus hat sich in Berlin und Brandenburg in den letzten 20 Jahren sowohl auf der Angebots- als auch Nachfrageseite rasant entwickelt. Anders als bei landgebundenen Urlaubsformen liegen bislang für den Wassertourismus kaum belastbare Daten und Zahlen zu seinen wirtschaftlichen Effekten vor. Ziel dieser bundesweit bislang einmaligen Studie ist es, erstmals belastbare Daten zu den wirtschaftlichen Effekten der Branche zu erhalten und wichtige Erkenntnisse zur Situation der Branche und deren Entwicklungsperspektiven zu gewinnen.

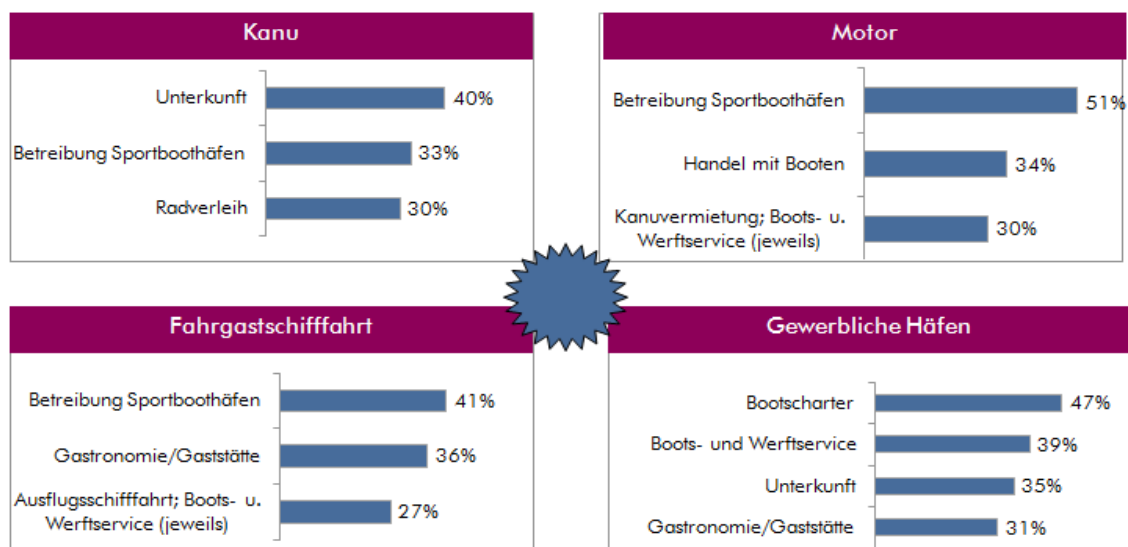
Bearbeitung: Räumliche und inhaltliche Abgrenzung sowie Methodik

Die Studie umfasst die wassertouristischen Angebotssegmente Bootscharter, Kanuvermietung, Sportboothäfen und Fahrgastschiffahrt. Die Bearbeitung erfolgte in drei Arbeitsschritten. Grundlage bildet eine umfassende Ermittlung der Anbieterstruktur (Grundgesamtheit Anbietermarkt) flächendeckend in Berlin und Brandenburg. Darauf aufbauend erfolgte zunächst eine Online-Breitenbefragung aller erfassten 128 Kanuanbieter, 83 Charterbetriebe, 65 Fahrgastschiffahrtsbetreiber und 305 Sportboothäfen und nachfolgend eine Tiefenbefragung mit ausgewählten Anbietern. Da die Antwortstruktur weitgehend mit der Grundgesamtheit übereinstimmt, sind die Befragungsergebnisse für die Branche aussagekräftig.



Branchenstruktur und -entwicklung

- Die wassertouristischen Unternehmen sind im gesamten Gebiet von Berlin und Brandenburg ansässig. Damit sind die wirtschaftlichen Effekte von landesweiter Bedeutung. Seit Mitte der 90er Jahr ist die Branche sehr dynamisch gewachsen, die meisten Neugründungen von Unternehmen gab es im Zeitraum von 1995 bis 2010.
- Die Branche zeichnet sich durch hohen Innovationscharakter aus. Durch die Entwicklung neuer Bootstypen (Flöße und schwimmende Ferienhäuser) wurden neue Zielgruppenpotenziale erschlossen (Markterweiterung) auch im Hinblick auf eine Saisonverlängerung.
- Wassertourismus ist durch einen hohen Vernetzungsgrad und eine starke Wechselwirkung innerhalb der Branche und mit anderen vorgelagerten Branchen gekennzeichnet. Die Häfen haben eine wichtige Funktion als Anker für Folgeinvestitionen wie Gastronomie oder Bootscharter. Jeder zweite Hafen ist landseitig touristisch ausgerichtet und generiert damit Gästepotenziale durch „Landurlauber“



- In der Branche herrscht eine optimistische Markterwartung vor. Jeder vierte Charterbetrieb und jeder fünfte Kanuanbieter plant noch eine Erweiterung der Bootsflotte. Im Segment Fahrgastschiffahrt planen vor allem Berliner Anbieter eine Erweiterung ihrer Schiffsflotte. Jeder fünfte kommerziell betriebene Hafen strebt eine Ausweitung seiner Liegeplatzkapazitäten an.

Fazit: Die Wassertourismusbranche ist sowohl quantitativ als auch qualitativ gut am Markt aufgestellt. Die Gesamtzahl der Anbieter dürfte stabil auf hohem Niveau bleiben. Wachstum erfolgt in erster Linie nicht durch Neugründungen, eher durch einen weiteren Ausbau der Betriebskapazitäten.

Marktpotenziale

- Das **Charterangebot** bewirkt in Berlin und Brandenburg jährlich ein Bootsurlauberaufkommen von gut 120.000 Bootsurlaubern mit 729.000 Personentagen. Hinzu kommt eine nicht ermittelbare Anzahl an Bootsurlaubern, die mit eigenem Sportboot unterwegs sind. Aus der **Kanuvermietung** ergibt sich ein jährliches Marktpotenzial von fast 350.000 „Mietkanuten“ mit gut 592.000 Personentagen. Auf den 180 ermittelten **Fahrgastschiffen** unternehmen fast drei Millionen Passagiere im Jahr eine Schiffstour.

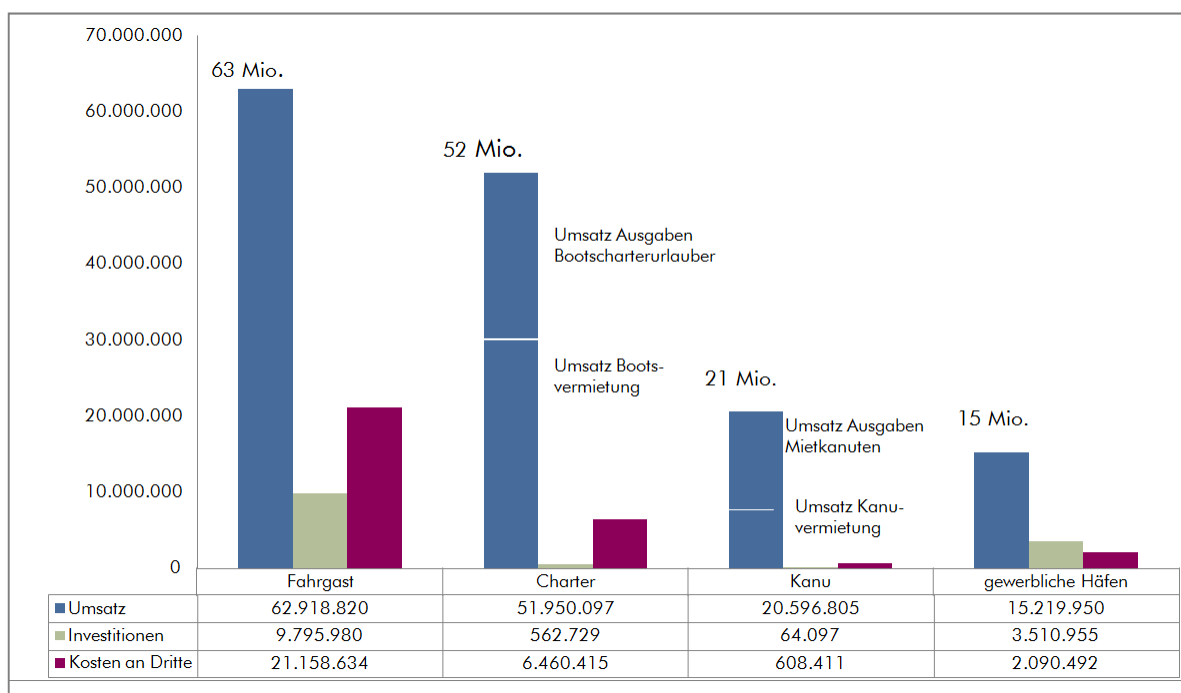
- Die Branche ist durchweg durch eine optimistische Nachfrageerwartung gekennzeichnet. Fast 60 Prozent der Charterbetriebe, 70 Prozent der Kanuanbieter und 63 Prozent der Fahrgastschiffahrtbetreiber erwarten eine weiter steigende Kundennachfrage. Von den kommerziellen Sportboothäfen wird die Marktentwicklung ebenfalls positiv eingeschätzt. 70 Prozent der Hafenbetreiber erwarten eine steigende Nachfrage nach Dauerliegeplätzen und fast 60 Prozent bei den Gastliegern.

Fazit: Eine Marktsättigung ist aus Sicht der Anbieter in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Im Gegenteil: Die Zeichen in der Branche stehen weiter auf Wachstum.

Wirtschaftliche Potenziale

Insgesamt erwirtschaftet die Bootstourismusbranche einen jährlichen Umsatz von fast 200 Millionen Euro brutto. Davon resultieren ca. 119 Millionen aus den Umsätzen aus Bootsvermietung, Fahrgastschiffahrt und Liegeplatzvermietung. 32 Millionen Euro sind auf die Ausgaben der Bootsurlauber während ihrer Bootstour zurückzuführen. Lt. Befragung von mehr als 2.000 Bootsurlaubern im Land Brandenburg¹ 2009 gibt im Durchschnitt jeder Charterbootsurlauber 24,10 Euro und jeder Mietkanute 20,20 Euro (ohne Bootsmiete) am Tag aus (unter Berücksichtigung Preisanstieg aktuell 26 bzw. 22 Euro).

Von den Investitionen in die Bootsflotte (Bootshandel), in die Hafeninfrastruktur (Baugewerbe und Handwerk) sowie durch die Betreibung der Bootsflotte und des Hafens (Dienstleistungsbetriebe, Handwerk, Einzelhandel) profitieren weitere in Berlin und Brandenburg ansässige Betriebe. So fließen 43 Prozent der Investitionen von Charterbetrieben und 92 Prozent der externen Betriebsausgaben an Betriebe in Berlin und Brandenburg. Bei der Fahrgastschiffahrt liegt die Regionalisierungsquote mit 48 Prozent bei den Investitionen und 97 Prozent bei den Betriebsausgaben noch höher, bei den Sportboothäfen sind es sogar 78 Prozent bei den Investitionen in den Hafenausbau und 95 Prozent bei den Betriebsausgaben. Dadurch entsteht ein jährlicher Umsatz in Höhe von 43 Millionen Euro.



¹ Brandenburgweite Befragung von Bootsurlaubern von Project M und Tourismuskontor im Auftrag des Netzwerks „Aktiv in der Natur“



Über die direkt monetär messbaren Effekte hinaus bewirkt der Wassertourismus auch zahlreiche indirekte Effekte. So verbindet laut Bootsurlauberbefragung jeder fünfte Chartergast seinen Bootsurlaub mit einem landgebunden Anschlussaufenthalt. Außerdem bietet der Wassertourismus sehr hohe Image- und Profilierungspotenziale. Investitionen in den Wassertourismus stärken zudem den Freizeitwert (weicher Standortfaktor) und damit auch die Wettbewerbsposition von Berlin und Brandenburg.

Fazit: Die kommerziell betriebene Wassertourismusbranche hat sich zu einer bedeutenden wirtschaftlichen Säule mit einem jährlichen Gesamtbruttoumsatz von fast 200 Mio. Euro entwickelt. Insgesamt sind in den untersuchten Angebotssegmenten die Umsätze sogar noch einmal deutlich höher, da Tagesausgaben von Bootsurlaubern mit eigenem Boot, Umsätze aus der Vermietung mit reinen Tagesbooten und Effekte durch Wassersportvereine (alle nicht quantifizierbar) hinzukommen. Weitere Umsätze bewirken zudem die in dieser Studie nicht berücksichtigten wassertouristischen bzw. -relevanten Angebotssegmente wie z.B. die Flusskreuzschiffahrt, der Bootshandel usw.

Herausforderungen

Die guten Entwicklungsperspektiven für den Wassertourismus in Brandenburg und Berlin werden durch aktuelle Entwicklungen und Hemmnisse gefährdet:

- Sollte die Bundeswasserstraßenreform in der bislang bekannten Form umgesetzt werden und die erforderlichen Investitionen in die Wasserstraßen ausbleiben, dann wird das den Wassertourismus in seiner wirtschaftlichen Entwicklung ausbremsen.
- Neue Bootstypen (Flöße) erfordern einen ausreichend großen Liegeplatz. Der quantitative und auch qualitative Ausbau von Liegeplätzen ist eine zukünftige Herausforderung für die Branche, vor allem Charteranbieter und Hafenbetreiber sehen hier Handlungsbedarf. Gleiches betrifft die Ausweitung des Angebots von Rastplätzen in der Natur.
- Branchenentwicklung wird erschwert durch Überregulierung und häufig zeit- und kostenintensiven Genehmigungsverfahren. Jeder dritte Anbieter moniert die restriktiven, umständlichen und kostenintensiven Vorschriften und Verordnungen. Kritisiert werden von vielen Hafenbetreibern die hohen Gebühren für die Nutzung der Wasserflächen.
- Die Schleusensituationen sind teils problematisch und behindern den einwandfreien Bootsverkehr (Einschränkung Öffnungszeiten und schlechter baulicher Zustand).
- Für viele Betriebe ist es schwierig, ausreichend (qualifiziertes) Personal zu finden. Gründe hierfür sind fehlende Qualifikationen und ein starker saisonaler Charakter.

Gesamtfazit: Wassertourismusedwicklung in Brandenburg und Berlin ist eine Erfolgsgeschichte, die es gilt weiter fortzuschreiben. Die Branche hat einen hohen wirtschaftlichen Stellenwert, die ökonomischen Potenziale sind für die Region unverzichtbar. Bund und Länder sind gefordert, die gewässerseitigen Potenziale unbedingt zu erhalten. Dazu muss die Durchgängigkeit der Wasserstraßen auf den sogenannten Nebengewässern unbedingt erhalten bleiben.

