

Prüfung der Angemessenheit und Sinnhaftigkeit einer Machbarkeitsstudie

Touristisches Fähr- und

Schifffahrtsangebot auf der Elbe

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de



ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH

Goltsteinstraße 87a

50968 Köln

www.ift-consulting.de

Auftraggeber

Landkreis Lüneburg

Auf dem Michaeliskloster 4

21335 Lüneburg

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund und Aufgabenstellung	4
2	Ausgangslage im Untersuchungsraum	5
2.1	Tourismus	5
2.2	Flussspezifische Rahmenbedingungen	7
2.3	Personenschifffahrt auf dem Elbabschnitt	8
3	Weserbergland als Vergleichsregion	12
4	Resümee	15
5	Quellen	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vergleichsregion Weserbergland	12
---	----

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gäste und Übernachtungszahlen in ausgewählten Landkreisen der Metropolregion Hamburg	6
Tabelle 2: Übersicht der Personenschifffahrt auf dem Elbeabschnitt.....	8

1 Hintergrund und Aufgabenstellung

Mobilität hat in weiten Teilen keinen Eigenzweck. Lebensbereiche wie Arbeit und Versorgung sind Anlässe, um mobil zu werden und ein Verkehrsmittel zu wählen. Dies umfasst primär Verkehrsmittel auf der Straße und der Schiene, um zeit- und kosteneffizient ein Ziel zu erreichen. Die Mobilität in der Freizeit weicht hiervon in mehreren Bereichen ab. Touristische Mobilität ist weniger auf Zeit- und Kosteneffizienz ausgerichtet. Sie kann zudem einen eigenen Erlebniswert haben, so dass die Art der Mobilität gleichzeitig der Anlass für deren Nutzung ist.

In diese Charakteristik von Freizeitmobilität können Schiffs- und Fährverkehre eingeordnet werden. In Bezug auf Reisezeiten sind diese Verkehre nicht konkurrenzfähig zum Auto, zu Bahn/Bus und zum Fahrrad. Als klassischer Teil des öffentlichen Personennahverkehrs liegt der Schwerpunkt überwiegend auf der Querung von Flüssen, die im weiteren Umfeld keine Straßenüber- bzw. -unterführung haben. Eine Ausnahme bilden in Deutschland dabei beispielsweise die Fähren der HADAG im Linienverkehr im Hamburger Hafen. Darüber hinaus haben Schiffe, und teilweise auch Fähren mit einem lokalen Kontext, oft einen Schwerpunkt im Freizeitverkehr im Sinne einer Erlebnismobilität.

Somit stellt sich die Frage, welche touristischen Potenziale für die Personenschifffahrt in der Region bestehen. Damit verbunden sind wirtschaftliche und flussspezifische Rahmenbedingungen, welche das theoretisch bestehende Potenzial von Fahrgästen einschränken können. Bereits in der Ausschreibung wird u.a. formuliert, dass sich die Personenschifffahrt auf der Elbe in einer Krise befindet und von einem Rückgang der Personenschifffahrtsunternehmen gekennzeichnet ist.

Das theoretische Potenzial soll mit dieser ersten Bewertung für die Sinnhaftigkeit einer Machbarkeitsstudie eingeordnet werden. Grundsätzlich dient das hier vorliegende Paper dazu, eine erste Bewertung vorzunehmen, inwieweit es angemessen ist, eine Machbarkeitsstudie, in Bezug auf Akzeptanz und Wirtschaftlichkeit eines Schifffahrtsangebots in Auftrag zu geben.

Mit der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee besteht eine landschaftlich attraktive Region für den Tourismus. Daher kann ein touristisches Potenzial im Kontext von Natur- und Erholungstourismus, auch im Bereich Personenschifffahrt der Region zunächst unterstellt werden. Sehr frühzeitig stellte sich in der Untersuchung heraus, dass gerade in Bezug auf Potenzialabschätzungen für die Personenschifffahrt kaum valide, bzw. in ausreichender Tiefe, Daten vorliegen. Zwar sind Übernachtungszahlen vorhanden, aber Angaben zur relevanten Gruppe der Tagesgäste liegen nicht vor; ebenso gibt es weder Informationen zur Auslastung der vorhandenen Personenschiffe noch zum Besucherverhalten oder zu Wünschen und Interessen der Gäste. Ggf. führt auch die wenig belastbare Datengrundlage zu dem in der Ausschreibung bereits benannten unterschiedlichem Meinungsbild der Akteure in der Region.

Die Erarbeitung dieser Voruntersuchung basiert somit im Wesentlichen auf Desktop-Recherchen sowie Gesprächen und Interviews mit Akteuren in der Region aus den Bereichen Planung, Tourismus, Reedereien sowie mit dem Tourismusmarketing und Betreibern aus der herangezogenen Vergleichsregion Weserbergland. Die Gespräche und Interviews mit den Akteuren fanden statt in der Zeit vom 24. Oktober 2023 bis zum 23. November 2023.

2 Ausgangslage im Untersuchungsraum

2.1 Tourismus

Die wesentliche Herausforderung für die hier vorliegende Untersuchung ist die zur Verfügung stehende Datengrundlage. Im Rahmen dieser Voruntersuchung fehlen spezifische Daten, wie beispielsweise die Anzahl der Tagesgäste in der Region sowie die Anzahl der Fahrgäste, die die Fahrgastschiffe im betrachteten Elbeabschnitt nutzen. Deutlich besser ist die Datengrundlage bei den Übernachtungen in der Region. Hier können aggregierte Daten der Metropolregion Hamburg genutzt werden, statistische Berichte des Landes Niedersachsen sowie die Jahresberichte des Tourismusmonitors Niedersachsen (TMN). Vom gleichen Herausgeber stehen zusätzlich Factsheets für einzelne Niedersächsische Regionen (u.a. Elbe-Wendland, Lüneburger Heide) zur Verfügung.

Für Schleswig-Holstein¹ wurde das Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein 2022 und 2023 betrachtet. Ähnlich wie im Bereich der Mobilität sind die Daten auch im Tourismus nach wie vor stark geprägt von den Auswirkungen der Corona-Pandemie. Teilweise stehen sogar nur die Zahlen von 2019 und vorhergehenden Jahren zur Verfügung und dann erst wieder aus dem Jahr 2022. Aktuellere Zahlen (hier in der Regel aus dem Jahr 2022) werden in den Tourismusstatistiken in der Regel den Vor-Corona-Daten von 2019 gegenübergestellt; größtenteils auch nur hoch aggregiert und nicht nach Regionen. Als Beispiel sei hier aus dem Sparkassen Tourismusbarometer Schleswig-Holstein 2023 die Besucherentwicklung nach Destinationstypen 2022 gegenüber 2019 genannt, nach der es für Flussregionen einen Rückgang um 13,9 % gab, bei einem Gesamtrückgang von 7,1 % in der gesamten Freizeitwirtschaft Schleswig-Holsteins (vgl. Sparkassen- und Tourismusbarometer Schleswig-Holstein 2023, S. 37).

Über Statistik Nord² sind Zahlen zu den Übernachtungsgästen in den (Land)Kreisen der Metropolregion Hamburg verfügbar (vgl. Tabelle 1). Anhand der Zahlen lässt sich erkennen, dass die Gesamtzahl der Gäste in der Region 2022 noch etwas geringer als in den Jahren 2018 und 2019 vor der Corona-Pandemie ist. Die Zahlen zu der Tourismusedwicklung im Vergleich zu den Jahren vor Corona und nach Corona unterscheiden sich nach Landkreisen. Im Landkreis Lüneburg, zu dem auch Teile der Lüneburger Heide gehören, sind die Übernachtungszahlen im Vergleich zu den Jahren vor Corona leicht gestiegen (vgl. auch TMN Fact Sheet Lüneburger Heide). In den übrigen (Land)Kreisen sind die Zahlen der Übernachtungsgäste jedoch geringer als vor Corona.

Im Tourismussektor in Schleswig-Holstein gibt es zwar grundsätzlich Zuwächse, die sich jedoch überwiegend auf die Küstenregionen konzentrieren (vgl. Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein), insbesondere aber im hier relevanten Kreis Herzogtum Lauenburg liegen die Übernachtungszahlen noch unterhalb der Vor-Corona-Zahlen (-3,1 % 2022 gegenüber 2019³). Das Fact Sheet der Tourismusregion Elbe-Wendland (TMN Fact Sheet 2023) weist ebenfalls sehr deutliche

¹ Schleswig-Holstein wurde hier einbezogen, da der Kreis Herzogtum Lauenburg direkt an die Projektregion angrenzt.

² Internetangebot des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein

³ Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein 2023, S. 20

Rückgänge auf. Die Übernachtungen und Ankünfte in der Region liegen 2022 deutlich unter dem Niveau von 2019: Übernachtungen -12,5%, Ankünfte -16,5%.

Tabelle 1: Gäste und Übernachtungszahlen in ausgewählten Landkreisen der Metropolregion Hamburg

Gebietskörperschaft		2018	2019	2020	2021	2022
Kreis Herzogtum Lauenburg	Gäste	204.571	209.784	118.590	131.283	194.657
	Übernachtungen	674.982	706.549	433.113	510.737	645.634
Landkreis Lüchow-Dannenberg	Gäste	96.382	98.555	64.255	62.013	82.968
	Übernachtungen	270.738	268.926	181.630	184.693	237.791
Landkreis Lüneburg	Gäste	299.961	300.142	182.354	196.377	303.221
	Übernachtungen	640.889	647.930	434.927	452.314	676.987
Landkreis Ludwigslust-Parchim	Gäste	379.063	388.758	269.308	265.942	322.567
	Übernachtungen	1.131.080	1.164.369	978.500	982.177	1.053.687
Gesamt	Gäste	979.977	997.239	634.507	655.615	903.413
	Übernachtungen	2.717.689	2.787.774	2.028.170	2.129.921	2.614.099

Festzuhalten bleibt, dass

- in der Region die Übernachtungszahlen das Vor-Corona-Niveau aus dem Jahr 2019 noch nicht ganz wieder erreicht haben
- für 2024 laut Reiseanalyse (Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen) prognostiziert wird, dass die Vor-Corona-Zahlen wieder erreicht werden
- Aussagen zu Tagesgästen zwar deutschlandweit monatlich fortgeschrieben vorliegen⁴, aber für die hier zu betrachtende regionale Ebene im Rahmen dieses Kurzgutachtens kleinräumig nicht zur Verfügung stehen, da sie beim DWIF hätten gekauft werden müssen
- Angaben zu den Aktivitäten in der Region, die Rückschlüsse auf Anzahl der Fahrgäste oder Fahrgastpotenziale für die Personenschifffahrt erlauben, nicht vorliegen
- in Bezug auf die gesamte Metropolregion Hamburg sowie durch Tagesausflügler und Übernachtungsgäste der Region ein grundsätzliches Potenzial für die Fahrgastschifffahrt in der Region besteht, aber vorrübergehend rückläufige Tendenzen - zumindest bei den Übernachtungen und den ankommenden Gästen erkennbar sind
- Bewohner:innen der Metropolregion ein grundsätzliches Marktpotenzial bilden, aber

⁴ Vgl. <https://www.dwif.de/fakten-kompass.html>

aufgrund weiterer Angebote entlang der gesamten Elbe und Richtung Nord-und Ostsee, aber auch den Seen in Bezug auf Wasserfreizeit die Region kein Alleinstellungsmerkmal besitzt

2.2 Flussspezifische Rahmenbedingungen

Das theoretische Potenzial für die Personenschifffahrt durch das hohe landschaftliche Erlebnis auf dem Wasser wird durch die flussspezifischen Rahmenbedingungen auf der Elbe eingeschränkt. Zwar ist die Mittelelbe ab der Staustufe Geesthacht tidenfrei zu befahren, aber relevant sind die Versandung und wiederkehrende Phasen mit Niedrigwasser. Dies bestätigen auch die Aussagen von Betreiber:innen der Fahrgastsschiffe, dass die Elbe das Alleinstellungsmerkmal als einziger großer naturbelassener Fluss besitzt, aber gerade dadurch schwer schiffbar ist⁵.

Niedrige Wasserstände sind typisch für die Elbe insbesondere während der Sommermonate. Im Jahresverlauf bestehen größere Schwankungen in der Wassermenge. Davon sind sowohl die Verkehre längs der Elbe (touristischer Verkehr) und die Ufer-zu-Ufer-Transitverkehr betroffen. So verweisen alle drei Ufer-zu-Ufer-Transfers aktiv auf ihren Internetseiten auf betriebliche Einschränkungen bis zur Einstellung des Fährbetriebs. Die Einschränkungen durch das Niedrigwasser⁶ führen auch zu Einschränkungen bei den Fahrtenangeboten der Schiffsbetreiber, beispielsweise wird auf den Internetseiten und in den Fahrplänen auf mögliche „Umroutungen“ hingewiesen oder Fahrten Richtung Hitzacker werden aufgrund der häufigen Einschränkungen durch niedrige Pegelstände nur in den Monaten Mai und Juni angeboten und führen damit ggf. zu verminderten Einnahmen bei den Betreiber:innen der Schiffe.

Schlussfolgerungen

- Hohes landschaftliches Erlebnis durch naturbelassenen Flussabschnitt
- Schwankungen in der Wassermenge, Niedrigwasser, wandernde Sandbänke, teilweise auch Hochwasser und damit fehlende notwendige Verlässlichkeit für ein durchgehendes Angebot, insbesondere in den Sommermonaten
- Anzahl der Tage mit Niedrigwasser kann sich durch den Klimawandel weiter erhöhen

⁵ Dies gilt insbesondere für die sogenannte "Reststrecke" zwischen Dömitz und Hitzacker (Elbe-km 508 bis 521)

⁶ Zwar gibt es Daten zu den Pegelständen und zur Entwicklung der Anzahl der Niedrigwassertage auf der Elbe, aber keine Angaben, inwieweit diese sich auf die Einstellung der Schifffahrt auswirken. Ausnahmen sind Angaben im Schiffsgüterverkehr, nicht jedoch für die Personenschifffahrt

2.3 Personenschifffahrt auf dem Elbabschnitt

Angebot

Derzeit bestehen mehrere einzelne Angebote von Personenschifffahrten entlang des Elbeabschnitts. Das Angebot umfasst sowohl touristische Verkehre als auch Ufer-zu-Ufer-Transfers.

Tabelle 2: Übersicht der Personenschifffahrt auf dem Elbeabschnitt

Reedereien/Anbieter	Zuordnung	Angebot
Personenschifffahrt Jürgen Wilcke Artlenburg	Touristischer Verkehr	Saisonaler Fahrplan und Charter
Raddampfer Kaiser Wilhelm Lauenburg	Touristischer Verkehr	Saisonaler Fahrplan und Charter
Elbeschiffstouren A. Heckert Dömitz	Touristischer Verkehr	Saisonaler Fahrplan und Charter
MS Aurora Geesthacht	Touristischer Verkehr	Saisonaler Fahrplan und Charter
Elbfähre Bleckede	Ufer-zu-Ufer-Transfer	Fester Fahrplan
Elbfähre Hitzacker (Elbe)	Ufer-zu-Ufer-Transfer ⁷	Saisonaler Fahrplan
Elbfähre Neu Darchau	Ufer-zu-Ufer-Transfer	Fester Fahrplan
Elbfähre Lenzen	Ufer-zu-Ufer-Transfer	Fester Fahrplan
Elbe-Floßfahrten Darchau/Amt Neuhaus	Touristischer Verkehr	Charter

Quellen: Personenschifffahrt Jürgen Wilcke (2023), Reederei Andreas Heckert (2024), Stadt Bleckede (2024), Verein zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrtsmuseums (2024), Salonschiff MS Aurora (2024)

Bei den Fahrten der Personenschiffe können teilweise auch Teilstrecken zurückgelegt werden und Fahrräder werden, zumeist in begrenzter Anzahl und nicht garantiert, ebenfalls befördert. Kombinierte Rad-/ Schiffstouren sind mit Einschränkungen somit möglich. Hier kann aufgrund des Elberadwegs ein Marktpotenzial liegen oder eine Nachfrage nach speziell ausgestatteten Schiffen für die Fahrradmitnahme bestehen. Anhand des Angebots der Reedereien wird deutlich, dass auf den Fahrgastschiffen Events und Erlebnis, aber auch die Gastronomie eine hohe Bedeutung haben

⁷ Nur für Personen und Fahrräder

und die Programme der Reedereien verschiedene Zielgruppen adressieren. Darüber hinaus ist das Fahrgastschiff „Lüneburger Heide“ der Reederei Wilcke als barrierefrei zertifiziert.

Neben den saisonalen Fahrplanangeboten (in der Regel zwischen März bis September/Okttober je nach Anbieter:in) nimmt ergänzend der Charter- / und Gruppenfahrtenbereich einen größeren Anteil bei den Fahrten ein. Wie hoch dieser Anteil ist, konnte im Rahmen dieser Untersuchung nicht ermittelt werden. Es gab in den Expertengesprächen Hinweise, dass das Vor-Corona-Niveau noch nicht wieder erreicht wurde.

Fahrgastzahlen der Personenschiffe auf dem betrachteten Elbabschnitt stehen weder aktuell noch als Zeitreihe zur Verfügung. Aber ebenso wie sich die Gäste- und Übernachtungszahlen noch unterhalb des Vor-Corona-Niveaus bewegen, so lässt sich parallel dazu auch eine reduzierte Nachfrage in der Personenschiffahrt feststellen: Ausflugsschiffen und Fähren in Niedersachsen fehlte im Vergleich zu 2019 im Jahr 2022 jeder zehnte Fahrgast⁸; dabei gilt es zusätzlich zu berücksichtigen, dass bei den Fahrgastschiffen auf die Inseln eher positive Entwicklungen zu verzeichnen waren. Die Besucherentwicklung bei Ausflugsschiffen und Fähren liegt im Vergleich von 2019 zu 2022 bei -9,8 %. Für den Zeitraum von 2014 bis 2019 konstatiert das Sparkassen Tourismusbarometer Niedersachsen 2020 ein Plus von 17 % mehr Fahrgästen in der Ausflugsschiffahrt, ergänzt um den Hinweis, dass dieses Plus sich auf wenige Anbieter von Fahrten auf die Inseln konzentriert, während der Großteil der Anbieter klassischer Ausflugsfahrten seit 2014 ständig Fahrgäste, entsprechend dem Bundestrend, verliert.

Das Schifffahrtsangebot auf dem betrachteten Elbeabschnitt hat in den vergangenen Jahren stetig abgenommen. So wurde der Betrieb einiger Schiffe komplett eingestellt (z.B. Bleckeder Löwe, ELBE STAR, Herzog von Lauenburg). Gleichzeitig zeigt sich, nicht nur an der Elbe, dass auch Nachfolgen von Schifffahrtsbetreibern nur sehr schwer zu realisieren sind.

Die Gesamtentwicklung ist nicht allein auf die Covid-19-Pandemie und deren Langzeitfolgen auf kollektive Mobilitätsangebote zurückzuführen, die gegenüber den individuellen Verkehrsmitteln Auto, Fahrrad und zu-Fuß-gehen zwischenzeitlich deutlich an Relevanz verloren hatten.⁹ Hinzu kommt bei den Akteuren vor Ort die Herausforderung, mit den langfristigen Veränderungen eines sich ändernden Freizeitverhaltens umzugehen. Vergleichbare Erfahrungen als Planungs- und Entscheidungsgrundlage sind nicht durchgehend vorhanden.¹⁰

Information und Marketing

Das Internet ist zu dem bedeutendsten Medium in der Recherche und Planung von Freizeitmobilität geworden. Dies umfasst sowohl konkrete Internetauftritte durch die touristischen Angebote als auch das aktive Ergebnismanagement bei allgemeinen Anfragen in Suchmaschinen.

Um weitere Ursachen über die Langzeitfolgen der Covid-19-Pandemie hinaus bestimmen zu können, wurden daher Suchanfragen über das Internet ergänzend zu den Expertengesprächen¹¹

⁸ TMN Tourismusmonitor 2023, S. 26

⁹ Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (2021)

¹⁰ Expertengespräche (2023)

¹¹ Expertengespräche (2023)

ausgewertet. Diese umfassten sowohl gezielte Anfragen zu bekannten Personenschifffahrtsangeboten genauso wie allgemeine nicht zielgerichtete Anfragen (zum Beispiel Personenschiffahrt Elbe).

Deutlich wird, dass es kaum möglich ist, eine Übersicht über alle Angebote und Fahrpläne auf einer Internetseite zu erhalten. Die Seite „Erlebnis-Elbe“, gleichzeitig erster Treffer in der Suchanfrage bei Google, ermöglicht einen guten Überblick über die Angebote der Personenschiffahrt im Elbeabschnitt und verlinkt auf die einzelnen Reedereien. Hier ist es dann möglich, die Fahrpläne der jeweiligen Reedereien abzurufen. Ein digitaler Ticketkauf ist nicht bei allen Reedereien möglich. Darüber hinaus wird auf die Fähren verlinkt und auf die Seite „Kurs Elbe“.

Auch über die Seite „Kurs Elbe“ gelangt man zu den einzelnen Angeboten, entweder über die Suche nach Schiffstouren oder über eine interaktive Karte. Dort wird dann wiederum verlinkt zu den einzelnen Reedereien bzw. auf die Landkreise, die dann teilweise wiederum auf die Seite „Erlebnis-Elbe“ verlinken.

Kommunale Seiten verlinken teilweise ebenfalls auf beide vorher genannten Internetseiten „Erlebnis Elbe“ und „Kurs Elbe“. Darüber hinaus ist bei kommunalen Seiten festzustellen, dass teilweise auf Angebote verlinkt wird, die nicht mehr existieren (z.B. Barkassenfahrten am Schiffshebewerk).

Deutlich wird, dass Gäste, die sich für individuelle Touren oder Teilstreckenfahrten interessieren, zwar auf den Seiten „Kurs Elbe“ und „Erlebnis Elbe“ die Links zu den Reedereien finden, sich aber anschließend bei jeder einzelnen Reederei die notwendigen Informationen zu Fahrzeiten, Mitnahmemöglichkeiten von Rädern, Fahrpreisen und Kauf der Tickets zusammensuchen müssen. Ein einheitlicher, ggf. gemeinsamer Internetauftritt, die Angabe bzw. das digitale Abrufen von Abfahrten und Bedienzeiten - beispielsweise sortiert nach den Orten über alle dort anlegenden und abfahrenden Fahrgastschiffe - sowie ein digitaler Kauf von Tickets ist aus Gästeperspektive wünschenswert.

Im Ergebnis dieser Recherchen sowie der Gespräche lassen sich zusätzlich zu den Langzeitfolgen der Covid-19-Pandemie weitere Herausforderungen für die aktuellen touristischen Verkehre auf dem Wasser ableiten.

- Fahrgastzahlen der Vor-Corona-Jahre werden weder im Linienverkehr noch im Charterbereich erreicht; schon zuvor bundesweit und kontinuierliche Rückgänge in der Ausflugsschiffahrt
- Langzeitfolgen durch Covid-19-Pandemie mit veränderten Freizeitinteressen und Freizeitverhalten (deutschlandweiter Trend)
- wenig bis keine Erfahrungen im Umgang mit den geänderten Rahmenbedingungen
- keine einheitliche Außendarstellung über die touristisch relevanten Akteure bis hin zu fehlendem Marketing beispielsweise durch Hotels, Pensionen und Gastronomie¹², aber

¹² In einem Interview wurde als eine mögliche Ursache auf rückläufige Kooperationen mit den Reedereien hingewiesen, weil diese eigene gastronomische Angebote auf den Schiffen bieten und Fahrgäste bei Landgängen die Gastronomie vor Ort nicht mehr nutzen

teilweise auch von Touristinformationen¹³

- Kleinteilige Betreiberstruktur durch Einzelunternehmen erschwert Marketing, Angebotsvariationen
- Hinweise auf Schwierigkeiten bei Nachfolgeregelungen oder das Einstellen von Fahrbetrieben deuten auf wirtschaftliche Herausforderungen in der gesamten Branche hin

¹³ Auch bei der im Rahmen des Gesamtprojekts durchgeführten Befragung der Betriebe in der Region zum nachhaltigen Tourismus erfolgten keine Nennungen zum Thema (ift 2022)

3 Weserbergland als Vergleichsregion

Im Rahmen der Erarbeitung dieser Erstbewertung für eine Machbarkeitsstudie wurde angeregt, einen Vergleich mit einer anderen touristischen Region in Bezug auf die Personenschiffahrt zu ziehen, um ggf. die Potenziale für den Elbeabschnitt besser einordnen und bewerten zu können. Ausgewählt wurde als vergleichbare Region das Weserbergland.

Abbildung 1: Vergleichsregion Weserbergland



Charakteristik der Region Weserbergland

Topografie:

geprägt durch den Fluss Weser und Mittelgebirgslandschaft

Erstreckt sich über drei Bundesländer und vier Landkreise:

Hessen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen

Großschutzgebiete:

Naturparke Weserbergland, Münden und Solling-Vogler

Touristische Topattraktionen¹⁴

Erholung/Naturtourismus, Radfahren (insbesondere der Weserradweg), Wandern und die Weserschifffahrt

Tourismusentwicklung¹⁵:

2022 gut 2,1 Millionen Übernachtungen, die touristische Nachfrage 2022 lag um 16,3 % unter dem Wert von 2019¹⁶

Auch wenn, wie in der betrachteten Elberegion, weder Tagesbesucherzahlen noch Fahrgastzahlen der Personenschifffahrt vorlagen, so ist davon auszugehen, dass aufgrund der Größe und Attraktivität der Städte wie Hameln oder auch Höxter mit dem UNESCO Weltkulturerbe Schloss Corvey, die Anzahl der Tagesbesucher höher liegt. Darüber hinaus wird während der Saison eine Vielzahl an kombinierten Schiffs- und Bustouren angeboten.

Der Schiffsverkehr erfolgt in der Saison von Ostern bis Oktober täglich und regelmäßig. Insgesamt bestehen drei Angebotsformen, damit eine möglichst große Bandbreite von Fahrgästen angesprochen wird: Linienfahrten, Rundfahrten und Charterfahrten. Der Schwerpunkt der Nachfrage bei den Besucher:innen liegt bei kürzeren Fahrten, Linienfahrten werden weniger angefragt¹⁷. Das breite, aber insbesondere die regelmäßigen und konsequenten Fahrten werden sowohl von der Weserbergland Tourismus als auch vom Schifffahrtsbüro Hameln als Erfolgsfaktoren für eine allgemein gute Nachfrage benannt. Angaben zu den Auslastungszahlen der Fahrgastschiffe oder zum Verhältnis Linien- und Rundfahrten zu Charterfahrten konnten nicht ermittelt werden. Beworben wird auch die Kombination mit Etappen auf dem Weserradweg und der Fahrradmitnahme auf den Fahrgastschiffen.

Die Region Weserbergland nutzt für die Außendarstellung einen eigenen Internetauftritt über Weserbergland Tourismus e.V. Zusätzlich kann die App eines privaten Anbieters genutzt werden: Weserbergland – Urlaubsplaner (Outdooractive AG¹⁸). Ein Schwerpunkt sind in der Mobilität das Radfahren und Wandern. Eine Verknüpfung mit der Schifffahrt vor Ort ist ebenfalls möglich, wird auf

¹⁴ Vgl. Tourismus-Fact Sheet Weserbergland 2023

¹⁵ Vgl. Tourismusmonitor Niedersachsen 2023

¹⁶ zum Vergleich: Der Landkreis Lüchow-Dannenberg hatte 2022 rund 237.000 Übernachtungen, die Kommunen an der Elbe im Landkreis Lüneburg kamen zusammen auf rund 160.000 Übernachtungen, zusammen also mit knapp 400.000 Übernachtungen weniger als ein Fünftel des Volumens im Weserbergland.

¹⁷ Flotte Weser (2024)

¹⁸ Google Play (2024)

der Tourismusseite allerdings kaum aktiv beworben. Verlinkt wird auf die Seite der Flotte Weser. Dies umfasst für den Freizeit- und Tourismusverkehr alle Fahrten mit den Ausflugsschiffen der Flotte Weser. Recherchiert werden kann hier nach Anlegeorten, Events oder Tagesprogrammen. Auf den jeweiligen Unterseiten stehen dann jeweils Fahrzeiten, Routen und Preise sowie aktuelle Informationen. Fahrkarten können bei der Weserschiffahrt nur vor Ort gekauft werden.

Erkenntnisse für die Voruntersuchung

- Keine Angaben zur Auslastung der Schiffe bzw. der Anzahl der Fahrgäste
- starke Bündelung des Angebots mit sechs großen Fahrgastschiffen durch einen Anbieter; wobei zwei der Schiffe überwiegend auf der Mittelweser fahren
- zusätzlich Mindener Fahrgastschiffahrt GmbH mit Schwerpunkt der Fahrten am Wasserstraßenkreuz Minden
- somit überwiegend Angebot aus einer Hand auf der Oberweser mit gut abgestimmten Fahrplänen und Tourenangeboten
- Internetseite der Flotte Weser bietet Potenzial für spontane Ausflüge und Rundtouren (mit Kombination Fahrrad oder auch Zug) durch Internetrecherchen und App-Nutzung
- deutlich höheres touristisches Aufkommen im Weserbergland im Vergleich zur Projektregion an der Elbe (etwa Faktor fünf)

4 Resümee

Aufgabenstellung für das hier vorliegende Papier ist eine Erstbewertung zur Angemessenheit und Wirtschaftlichkeit einer detaillierten Machbarkeitsstudie zum Personenschiffverkehrsangebot auf dem betrachteten Elbeabschnitt. Die Region möchte damit eine Entscheidungsgrundlage erhalten, ob eine solche Studie durchgeführt werden soll oder nicht. Eine Herausforderung besteht darin, dass die hier verfügbaren Daten sowohl auf der Nachfrage- als auch auf der Angebotsseite nur eingeschränkt aussagekräftig sind. Gegebenenfalls führt auch diese Datengrundlage zu dem bereits in der Ausschreibung benannten unterschiedlichen Meinungsbild der Akteure in der Region. Eine Bewertung des Potenzials erfolgt daher, zwar auf Basis der vorher dargestellten Daten und Auswertungen aus den Gesprächen, überwiegend qualitativ.

Nachfrage

- in Bezug auf die gesamte Metropolregion Hamburg besteht durch Tagesausflügler und Übernachtungsgäste der Region ein grundsätzliches Potenzial für die Fahrgastschiffahrt, allerdings mit rückläufiger Tendenz, so wie es der bundesweiten Entwicklung entspricht
- die Bewohner:innen der Metropolregion stellen ebenfalls ein Marktpotenzial dar, aber aufgrund weiterer Angebote entlang der gesamten Elbe und Richtung Nord- und Ostsee, aber auch den Seen besitzt der Elbeabschnitt in Bezug auf Wasserfreizeit und insbesondere die Fahrgastschiffahrt kein Alleinstellungsmerkmal
- die Übernachtungszahlen des Vor-Corona-Niveau aus dem Jahr 2019 werden in der Region noch nicht wieder ganz erreicht, die langfristige Nachfrageentwicklung ist eher verhalten, das Volumen im Vergleich beispielsweise zum Weserbergland gering
- die Fahrgastzahlen der Vor-Corona-Jahre werden weder im Linienverkehr noch im Charterbereich erreicht
- seit 2014 sind die Fahrgastzahlen bei klassischen Ausflugsfahrten in Niedersachsen rückläufig, trotz einberechneter Steigerungen bei den Fahrten zu den Inseln
- Langzeitfolgen durch die Covid-19-Pandemie mit veränderten Freizeitinteressen und Freizeitverhalten deutschlandweit, stärker Richtung Outdooraktivitäten wie Wandern und Radfahren bzw. selbst Sport auf dem Wasser zu betreiben
- das für die Fahrgastschiffahrt relevante Nachfragesegment Busreisegruppen ist mit Corona deutlich eingebrochen und hat sich noch nicht wieder erholt

Angebot

- Kleinteiligkeit durch viele Einzelunternehmen und wenig Kooperationen oder Zusammenarbeit der Reedereien und somit kaum Synergien
- wenig bzw. keine Dynamik in der Entwicklung neuer Angebote oder gar neuer Fahrgastschiffe mit einer Ausnahme: Barrierefreiheit und Zertifizierung des Fahrgastschiffes „Lüneburger Heide“
- im Hinblick auf die sinkende Nachfrage keine Investitionen, die Neubeschaffungen von

Schiffen (ggf. Schiffen mit Alleinstellungsmerkmalen z.B. mit alternativen Antrieben) ist kaum wirtschaftlich, zumal die Baukosten in den letzten Jahren sehr stark gestiegen sind

- Nachfrage ist stark saisonal geprägt, dadurch geringe bis keine Einnahmen in der Nebensaison bzw. im Winter
- insgesamt rückläufige Anzahl an Fahrgastschiffen sowohl als deutschlandweiter Trend als auch auf dem Elbeabschnitt
- Herausforderungen bei Nachfolgeregelungen deuten hier und deutschlandweit auf wirtschaftliche Herausforderungen hin
- keine einheitliche Außendarstellung über die touristisch relevanten Akteure und fehlendes Marketing bei weiteren touristischen Anbieter:innen für die Personenschiffahrt
- Charterfahrten und Erlebnisfahrten mit Gastronomie werden angeboten, gleichzeitig gehen dadurch Kooperationen mit Restaurants an Land verloren

Rahmenbedingungen und ihre Wirkungen auf die Fahrgastschiffahrt

- Hohes landschaftliches Erlebnis durch naturbelassenen Flussabschnitt ist das wesentliche Potenzial für die Fahrgastschiffahrt auf dem Elbeabschnitt
- Schwankungen in der Wassermenge, Niedrigwasser, wandernde Sandbänke, teilweise auch Hochwasser und damit fehlende Fahrplanteue und Zuverlässigkeit, die sich insbesondere in der Tourismussaison in den Sommermonaten auf die Wirtschaftlichkeit der Anbieter und die Zufriedenheit der Gäste nachteilig auswirken
- Anzahl der Tage mit Niedrigwasser wird sich durch den Klimawandel weiter erhöhen, Fahrpläne werden bereits heute angepasst und das Angebot in den betroffenen Abschnitten reduziert
- Niedrigwasser, Hochwasser und wandernde Sandbänke werden (mindestens temporär) den Betrieb auch zukünftig einschränken bzw. aussetzen. Um auf den betroffenen Elbeabschnitten einen dauerhaft zuverlässigen Betrieb zu ermöglichen, wären hohe Investitionen notwendig

Fazit

Obwohl mit den zur Verfügung stehenden Daten nicht alle Fragestellungen in Bezug auf Angemessenheit und Wirtschaftlichkeit einer Machbarkeitsstudie valide beantwortet werden können und eine umfassendere Datengrundlage für die Voruntersuchung wünschenswert gewesen wäre, lässt sich aus den oben dargestellten Erkenntnissen dieser Voruntersuchung trotzdem schlussfolgern, dass eine detaillierte Machbarkeitsstudie aus wirtschaftlicher Sicht wenig zielführend ist.

Erst mit validen Zeitreihen nach den Umbrüchen durch die Corona-Pandemie in der Freizeit- und Urlaubsmobilität (bis mindestens 2024) sowie detaillierten Erkenntnissen über die Bedürfnisse der Zielgruppen in Bezug auf die Personenschiffahrt oder Wassertourismus im betrachteten Elbeabschnitt, erscheint es aus gutachterlicher Sicht frühestens 2026 sinnvoll, sich mit weiteren Fragestellungen zu befassen. Hierbei ist allerdings keine verkehrsplanerische Expertise gefragt, sondern

eine touristische Gesamtstrategie, die den Wassertourismus an und auf der Elbe in all seinen Facetten miterfasst.

Aus Sicht der Gäste ist es entscheidend, dass das Gesamtangebot an attraktiven Schiffen, einem vielfältigen zielgruppenspezifischen Programm, einem erlebnisreichen Natur- und Gewässererlebnis, hoher Flexibilität und sowie umfassenden Informationen überzeugt:

- Dazu ist es wichtig, die Bedürfnisse und Erwartungen der Zielgruppen hinsichtlich der Fahrten und Reisen zu verstehen, einschließlich ihrer Präferenzen bezüglich Routen, der Fahrdauern und der angebotenen Aktivitäten sowie der Ausstattung der Schiffe in Bezug auf Komfort und Qualität. Die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren, wie beispielsweise die Mitnahme von Fahrrädern, ermöglicht den Gästen eine vielseitige Reiseerfahrung und sollte entsprechend berücksichtigt werden.
- Gleichzeitig muss der Betrieb wirtschaftlich tragfähig sein und ohne finanzielle Unterstützung seitens der öffentlichen Hand auskommen. Hier kann es aus Sicht der Reedereien zielführend sein, über Kooperationen oder neue Betreibermodelle nachzudenken.
- Als wichtige Voraussetzung für eine größere Attraktivität scheint ein verlässliches Grundangebot an saisonalen Fahrten. Ein Spektrum aus Linien-, Rund- und Charterverkehren (zum Beispiel in Kooperation mit Hotels, Reiseunternehmen oder anderen touristischen Anbietern) schafft eine größere Bandbreite in der Kundenakquise. Kooperationen haben den Vorteil, aktiv auf noch nicht entschlossene (Kurzzeit-) Touristen zuzugehen. Ein weiteres wichtiges Element in der Personenschiffahrt ist die stärkere Integration in kombinierte Radtouren.
- Eine bessere Vernetzung in den für Tourismus relevanten Informationsportalen und bei Tourismus-Agenturen ist eine weitere Grundvoraussetzung. Es braucht mindestens ein unternehmensübergreifendes Marketing auf den relevanten Internetseiten wie beispielsweise „Kurs Elbe“, „Erlebnis Elbe“ und „Wendland-Elbe“. Eine durch Konkurrenz geprägte Situation wird in eine Synergie aus vielfältigen Angeboten der unterschiedlichen Betreiber aufgelöst.

5 Quellen

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2024): Förderdatenbank Bund, Länder und EU. Verbesserung der touristischen Schifffahrt (RL Schiff).

<https://www.foer-derdabank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Sachsen/touristische-schifffahrt-sachsen.html> [15.01.2024]

Bundesanstalt für Gewässerkunde (2024): https://undine.bafg.de/elbe/zustand-aktuell/elbe_akt_WQ.html [17.03.2024]

Bundesanstalt für Gewässerkunde (2024): https://www.bafg.de/DE/06_Info_Service/01_Wasserstaende/wasserstaende_node.html [17.03.2024]

Bleckeder Tourismusinformation (2024): <https://www.bleckede-tourismus.de/elbe-u-schifffahrt.html> [17.01.2024]

dwif-Consulting GmbH (2024): <https://www.dwif.de/fakten-kompass.html> [04.04.2024]

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (2021): Fünfte DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität?

<https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/fuenfte-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet> [17.01.2024]

Elbe Floßfahrten (2024): <https://www.elbe-flossfahrten.de/> [17.01.2024]

Expertengespräche (2023): Kurs Elbe, Landkreis Lüneburg, Personenschifffahrt Willke, Reederei Heckert, Schifffahrtsbüro Hameln - Flotte Weser, Weserbergland Tourismus e.V., Wendland-Elbe

Flotte Weser (2024): Fahrplan – Von wo möchten Sie starten?
<https://www.flotte-weser.de/fahrplan.html> [17.01.2024]

Flusslandschaft Elbe (2024): <https://www.erlebnis-elbe.de/schifffahrt> [17.01.2024]

Google Play (2024): Weserbergland – Urlaubsplaner
<https://play.google.com/store/apps/details?id=de.alpstein.alpregio.HistorischesWeserbergland&hl=de&gl=US> [15.01.2024]

Herzogtum Lauenburg (2024): Schifffahrt <https://www.herzogtum-lauenburg.de/schifffahrten> [17.01.2024]

ift Freizeit- und Tourismusberatung (2023): Befragungsergebnisse Beherbergungsbetriebe.

Kurs Elbe (2024): <https://www.kurs-elbe.de/elbe-aktivitaeten/aktivitaeten-an-und-auf-dem-wasser/#schifftouren> [17.01.2024]

Landkreis Lüneburg (2024): Über den Landkreis - Politik und Verwaltung - Der Landkreis - Gesellschaft für Mobilitätsinfrastruktur.

<https://www.landkreis-lueneburg.de/ueber-den-landkreis/politik-und-verwaltung/der-landkreis/gesellschaft-fuer-mobilitaetsinfrastruktur.html> [17.01.2024]

Mindener Fahrgastschiffahrt (2024): <https://www.mifa.com> [18.01.2024]

Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (2024): https://www.nlwkn.niedersachsen.de/klimawandelkompakt/klimafolgen/klimafolgen_in_niedersachsen/klimafolgen-in-niedersachsen-182052.html [18.01.2024]

Personenschiffahrt Jürgen Wilcke (2023): Personenschiffahrt Jürgen Wilcke, Fahrgastschiff Lüneburger Heide.
<https://www.personenschiffahrt-wilcke.de/> [17.01.2024]

Reederei Andreas Heckert (2024): Elbrundfahrten mit der MS Elise und MS Hecht. Unser Fahrplan.
<https://www.elbeschiffstouren.de/> [18.01.2024]

Ruhr Tourismus (2024): Schiffahrt und Bäder.
<https://www.ruhrtopcard.de/ausflugsziele-2024/eintritt-frei-ausflugsziele/schiffahrt-baeder> [16.01.2024]

Salonschiff Aurora, Geesthacht (2024): <https://msaurora.de/> [16.01.2024]

Sparkassen- und Giroverband für Schleswig-Holstein, Hrsg. (2024): Sparkassentourismusbarometer 2022 und 2023

Schiffshebewerk Scharnebeck (2024): Nächste Führungen.
<https://schiffshebewerk-scharnebeck.de/> [16.01.2024]

Stadt Bleckede (2024): Verkehr und Umwelt.
<https://www.bleckede.de/home/verkehr-umwelt/verkehr/elbfaehre.aspx> [17.02.2024]

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Statistikamt Nord): <https://www.statistik-nord.de/search?q=Übernachtungen> [15.03.2024]

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2023): Statistische Berichte Tourismus, Gastgewerbe, Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern Jahr 2022

TourismusMarketing Niedersachsen GmbH, Hrsg. (2023): TMN-Tourismusmonitor, Jahresbericht 2023

TourismusMarketing Niedersachsen GmbH, Hrsg. (2023): Fact-Sheets Niedersächsische Regionen 2023

Wasserschiffahrtsverwaltung (2024): <https://www.pegelonline.wsv.de/gast/pegeltabelle> [17.03.2024]

Weserbergland Tourismus e.V. (2024): <https://www.weserbergland-tourismus.de/de/poi/schiffahrt/-flotte-weser-/804175268/> [15.03.2024]

Verein zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrtsmuseums (2024): Die nächsten Fahrten
<https://raddampfer-kaiser-wilhelm.de/> [17.01.2024]