

Die Einrichtung von Fährverbindungen für Fahrradtouristen zur Querung des Usedomer Achterwassers



Autoren: Wilhelm Steingrube und Ralf Scheibe



IKZM-Oder Berichte

55 (2008)

Die Einrichtung von Fährverbindungen für
Fahrradtouristen zur Querung des Usedomer
Achterwassers

Ein Beitrag zur Entwicklung des nachhaltigen Tourismus
in der Odermündungsregion

von

Wilhelm Steingrube und Ralf Scheibe
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
Institut für Geographie und Geologie

Greifswald, Oktober 2008

Der vorliegende Bericht wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie des Lehrstuhls für Wirtschafts- und Sozialgeographie am Greifswalder Institut für Geographie und Geologie erstellt.

Impressum

Die IKZM-Oder Berichte erscheinen in unregelmäßiger Folge. Sie enthalten Ergebnisse des Projektes IKZM-Oder und der Regionalen Agenda 21 "Stettiner Haff – Region zweier Nationen" sowie Arbeiten mit Bezug zur Odermündungsregion. Die Berichte erscheinen in der Regel ausschließlich als abrufbare und herunterladbare PDF-Files im Internet.



Das Projekt "Forschung für ein Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion (IKZM-Oder III)" wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung unter der Nummer 03F0475 gefördert.



Die Regionale Agenda 21 "Stettiner Haff – Region zweier Nationen" stellt eine deutsch-polnische Kooperation mit dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung dar. Die regionale Agenda 21 ist Träger des integrierten Küstenzonenmanagements und wird durch das Projekt IKZM-Oder unterstützt.



Herausgeber der Zeitschrift:
Eucc – Die Küsten Union Deutschland e.V.
Poststr. 6, 18119 Rostock, <http://www.eucc-d.de.de/>
Dr. G. Schernewski & N. Stybel

Für den Inhalt des Berichtes sind die Autoren zuständig.

Die IKZM-Oder Berichte sind abrufbar unter <http://ikzm-oder.de/> und <http://www.agenda21-oder.de/>

ISSN 1614-5968

V o r w o r t

Im Spätherbst 2006 wurde der Lehrstuhl für Wirtschafts- und Sozialgeographie am Greifswalder Institut für Geographie und Geologie beauftragt, eine Studie zur Machbarkeit von Fährverbindungen für Radfahrer im Achterwassergebiet im Hinterland der Insel Usedom zu erstellen. Erfahrungen der lokalen Akteure, vorhandene Gutachten und Ideen sowie Meinungen der zuständigen Behörden sollten zusammengefasst werden und aus wissenschaftlicher Sicht zu einer Empfehlung verdichtet werden.

Auch wenn das Projekt zumindest nicht primär aus Sicht des Integrierten Küstenzonenmanagement betrieben wurde, so wurden inhaltlich und methodisch doch wichtige Kriterien an einen – wenn auch thematisch eng fokussierten – IKZM-Prozess erfüllt: Förderung der nachhaltigen Entwicklung (ökologisch unbedenklicher Tourismus; dauerhafte Einkommensverhältnisse für die lokale Bevölkerung; Aufgreifen und Wiederbeleben traditioneller Wirtschaftsweisen; Regionalentwicklung) und Einbeziehen von Ideen der Bevölkerung und Diskussion dieser im Kontext der aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Wegen des Bezugs zum Integrierten Küstenzonenmanagement in der Odermündung haben sich die Bearbeiter entschlossen, eine geänderte Version des Projektberichtes als eigenen IKZM-Bericht zu veröffentlichen.

Die Studie wurde im Wesentlichen 2007 abgeschlossen. Schon damals konnte vor allem aus wirtschaftlichen Gründen – die Fährverbindungen hätten nur unter sehr günstigen, aber kaum realistischen Bedingungen kostendeckend betrieben werden können – nicht die Empfehlung gegeben werden, weitere Planungen dazu zu verfolgen. Bereits damals wurde darauf aufmerksam gemacht, dass Preissteigerungen z.B. für Kraftstoffe in die Berechnungen nicht mit einbezogen wurden, die Kalkulation aber mit Sicherheit nachteilig beeinflussen würden. Die Kostenentwicklung für Kraftstoffe im Verlauf des Jahres 2008 hat diesen Bedenken Recht gegeben: Die gegenüber den ursprünglichen Kalkulationen um ca. 20-25 % gestiegenen Kosten für Dieselmotorkraftstoff machen – Kalkulationen nicht noch mal neu berechnet wurden – jede Form eines Betriebs der Fahrradfähren unwirtschaftlich.

Greifswald, Oktober 2008

W. Steingrube & R. Scheibe

Inhalt

Vorwort

1 Einleitung	1
1.1 Zum Hintergrund der Idee „Kleinfähren für Radfahrer“.....	1
1.2 Fragestellungen und Projektziele.....	2
1.3 Die Umsetzung der Idee als klassischer IKZM-Ansatz.....	2
1.4 Methodisches Vorgehen.....	3
2 Ergebnisse der Bestandsaufnahme	5
2.1 Das vorhandene Radwegenetz auf der Insel Usedom und empfohlene Touren.....	5
2.2 Einschätzung der vorhandenen radtouristischen Infrastruktur.....	6
2.3 Existierende und ehemalige Fährverbindungen.....	8
3 Bedarfsanalyse	10
3.1 Fragestellung.....	10
3.2 Ergebnisse.....	10
4 Machbarkeitsanalyse	17
4.1 Landseitige Infrastruktur.....	17
4.1.1 Analyse der vorhandenen Häfen.....	17
4.1.2 Sonstige Anforderungen an die Hafeninfrastruktur.....	22
4.2 Schifffahrtsaspekte der geplanten Fährverbindung.....	22
4.2.1 Grundsatzfragen.....	22
4.2.2 Anforderungen an die Fährschiffsführer und Verfügbarkeit von Personal.....	23
4.2.3 Auswahl von geeignetem Bootsmaterial.....	26
4.2.4 Formalitäten und Zulassungsvoraussetzungen für die Schiffe.....	30
4.3 Szenarienentwicklung für den Betrieb der Fährlinien.....	31
4.3.1 Szenarien für die anfallenden Kosten.....	31
4.3.2 Szenarien für die Einnahme-Seite.....	34
4.3.3 Bewertung der Szenarien.....	39
5 Chancen und Risiken – Bewertung der Szenarien vor dem Hintergrund der übrigen touristischen Entwicklung	39
5.1 Chancen.....	39
5.2 Risiken der Einrichtung von Fährverbindungen.....	40
6 Fazit	41
Quellenverzeichnis	43

Anhänge:

- Anhang 1: Empfohlene Radtouren auf der Insel Usedom
- Anhang 2: Details der Szenarien für die Ausgaben
- Anhang 3: Details der Szenarien für die Einnahmen

1 Einleitung

1.1 Zum Hintergrund der Idee „Kleinfähren für Radfahrer“

Der Fahrradtourismus in Mecklenburg-Vorpommern nimmt seit Jahren eine wichtige Stellung im Tourismus insgesamt ein. In der Landestourismuskonzeption bis zum Jahr 2010 (WIRTSCHAFTSMINISTERIUM M-V 2004, S. 53ff.) wird er als Hauptmarkt eingestuft, wobei als Herausforderungen für eine weitere Entwicklung neben einer Verbesserung der Radwegeinfrastruktur auch die Schaffung von Kombiangeboten (zu Kultur, Natur, Wassersportaktivitäten usw.) herausgearbeitet werden. Schwerpunkte sind nicht nur die bessere Einbindung in das überregionale Fernradwegenetz, sondern auch die Entwicklung eines regionalen und lokalen Radwegenetzes für Tagesausflügler. Hierbei spielen – auch das wird in der Landestourismuskonzeption betont – auch One-Way-Touren mit entsprechendem Angebot an Mietmöglichkeiten eine wichtige Rolle.

Auch die Fortschreibung des Tourismusleitbildes für Usedom (LORENZ & KREILKAMP 2007) sieht im Fahrradtourismus auf der Insel eine wichtige Ergänzung des Themenfeldes „Aktiv und Natur“ und stellt gleichzeitig die Bedeutung einer Förderung von bisher in der Entwicklung zurück gebliebener Teile Usedom (Achterland und Lieper Winkel) heraus, mahnt aber auch infrastrukturelle Verbesserungen in den schon entwickelten touristischen Teilregionen an.

Generell ist das Ausweiten von Angeboten für Fernradwanderer und Radausflügler auf Usedom aus mehreren Gründen zu begrüßen:

- Gesundheitseffekt: Radfahren – und dazu noch an der Küste mit bekannterweise guter Luftqualität – kann für die Touristen positive Entwicklung ihres Gesundheitszustandes bringen und ist für alle Altersgruppen möglich.
- Emissionsarme Fortbewegung: Radfahren ist CO₂-neutral; ein Wechsel vom Auto auf das Fahrrad als Verkehrsmittel für Tagesausflüge könnte die ohnehin angespannte Verkehrssituation auf der Insel Usedom merklich entlasten.
- Zeit für Entdeckungen: Radfahrer bewegen sich langsamer als Autotouristen und sind nicht auf das Straßennetz angewiesen. Sie haben Zeit für Entdeckungen abseits der Wege und nehmen die Destination Usedom bewusster wahr. Damit wird eine kritische (in positivem Sinne) Auseinandersetzung gefördert; vielfach wächst damit auch der Wunsch auf einen Wiederholungsbesuch.

Die Insel Usedom verfügt über ein stetig wachsendes Netz ausgewiesener Fahrradwege. Für Fernradwanderer ist die Konfiguration der Strecken nahezu ideal. Für die Tagesausflügler wirkt die Flächengliederung von Usedom allerdings ein Problem auf: Das Angebot an angemessen langen Strecken ist durch die Konfiguration der Insel in den kleineren Nordteil und den größeren Südteil mit dem dazwischen gelegenen Achterwasser und dem „Flaschenhals“ begrenzt. Der Aktionsradius der Tagesausflügler – ausgehend von der gebuchten Unterkunft – ist deutlich geringer und auf wenige Strecken reduziert. Hin- und Rückweg der Touren sind häufig identisch und früher oder später „langweilig“. Um zukünftig den Radwanderern die Möglichkeit zu bieten, die ganze Insel Usedom mit dem Rad zu entdecken, müssen weitere Verbindungen geschaffen werden, die

- zusätzliche Knotenpunkte sind und damit
- Abkürzungsmöglichkeiten bieten,
- an andere (öffentliche) Verkehrsträger angebunden sind,
- Service- und Versorgungsmöglichkeiten bieten, und
- unterschiedlichen Zielgruppen (Familien, Gruppen, Senioren etc.) offen stehen.

Die Insel Usedom hat durch ihre Lage und Gegebenheit das Potenzial, diesen Anforderungen gerecht zu werden. Vorrangig bietet sich hierfür die Erschließung des Achterwassers bzw. des Stettiner Haffs

an. Die Errichtung von Fährverbindungen auf verschiedenen (Wasser-) Strecken, die sowohl einzelne „Inselpunkte“ untereinander, als auch die Insel mit dem Festland verbinden könnten die Erweiterung des Radwegenetzes ermöglichen. Denkbar sind hierfür die Nutzung vorhandener Sportboothäfen als Ausgangspunkte sowie ggf. auch die Errichtung neuer Anlegestellen.

1.2 Fragestellungen und Projektziele

Aus der (Vor-)Analyse und aus ersten Gesprächen mit den lokalen Akteuren ergaben sich zunächst folgende Fragestellungen, die im Rahmen des Projekts bearbeitet werden sollten:

- Wie ist die Insel Usedom „radtouristisch“ bisher erschlossen, besteht Bedarf an einer Erweiterung des Radwegenetzes?
- Wenn ja, wie kann das erreicht werden, welche weiteren (infrastrukturellen) Maßnahmen und Voraussetzungen sind damit verbunden?
- Wie könnte eine Erweiterung des Radwegenetzes ganz konkret aussehen (Routen und Verkehrsmittel)?
- Welche gesetzlichen / rechtlichen Bestimmungen gilt es dabei zu beachten?
- Welche Chancen und Risiken sind damit verbunden?
- Welche Empfehlungen können an die lokalen Akteure gegeben werden?

Als unmittelbares Ziel des Projekts definierte sich die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Einrichtung von Kleinfähren, wobei als Schritte dorthin zu unterscheiden waren:

- eine Bestandsaufnahme (Radwege, Vorstudien usw.),
- eine Bedarfsanalyse,
- eine Machbarkeitsanalyse inklusive der Erstellung von Szenarien, sowie
- Entwicklung von Handlungsempfehlungen.

1.3 Die Umsetzung der Idee als klassischer IKZM-Ansatz

Die Erweiterung des Angebots für Radfahrer im Küstengebiet Usedom ist ein klassisches Thema für das Integrierte Küstenzonenmanagement. Beide wichtigen Prinzipien – Nachhaltigkeit und Partizipation der Bevölkerung – wurden beim Bearbeiten der Studie von vornherein als „Leitprinzip“ genutzt. IKZM ist dem Grundsatz der Nachhaltigkeit verpflichtet; alle drei Säulen der Nachhaltigkeit können dabei adäquat berücksichtigt werden:

- Radfahren stellt eine aus ökologischer Sicht günstige Freizeitaktivität dar (emissionsfrei); der Wassertransport gilt vom Emissionsverhalten ebenfalls als (relativ) umweltfreundlich.
- Für die lokale Bevölkerung ergeben sich primär zusätzliche Verdienstmöglichkeiten und sekundär durch die Belebung des Radtourismus insgesamt günstige regionalökonomische Effekte.
- Die Küstenfischerei und die Berufsschifffahrt im Achterwasser sind im Rückgang begriffen, damit einher geht neben dem Verlust an Einnahmequellen für die lokale Bevölkerung auch ein Identitätsverlust. Kleinfähren könnten für die Schifffahrt eine Wiederbelebung der maritimen Tradition bedeuten; gleichfalls würde mit der Nutzung alter Anlegestellen auch ein Teil der Kulturlandschaft erhalten bleiben.

Aus Sicht der Raumordnung würde insbesondere eine Verlagerung der Aktivitäten vom ohnehin sehr intensiv genutzten Küstenraum ins Hinterland und die Belebung des nach wie vor stark von Abwande-

rung negativ geprägten Usedomer Hinterlandes (und auch des Küstensaumes am Peenestrom) ausdrücklich zu begrüßen sein.

Methodisch ergibt sich – das tut einem aus dem IKZM geforderten „Bottom-Up-Ansatz“ keinen Abbruch – zwangsläufig ein „Gegenstromprinzip“, und zwar aus folgenden Gründen:

- Die lokalen Akteure sind gefordert, Erfahrungen in das Projekt mit einzubringen. Dazu gehören Kenntnisse der naturräumlichen Bedingungen wie Wind, Seegang, Befahrbarkeit der Gewässer etc.; Kenntnisse der bisherigen Nutzung der Landinfrastruktur und Hintergründe für bestimmte Entwicklungen sowie Informationen zu bereits vorhandenen Planungen und Hintergründen für das Scheitern dieser Pläne.
- Für das Einrichten von Fährverbindungen gelten zahlreiche gesetzliche Bestimmungen, die von den zuständigen Behörden „ohne Wenn und Aber“ durchzusetzen sind, schon weil sie sicherheitsrelevant sind. Allerdings ist man auch in den Behörden dazu bereit, Ermessensspielräume im Sinne des Projektes auszunutzen. Das erfordert aber einen Dialog.

Es ergab sich – das sei hier schon vorweg genommen – allerdings im Verlauf des Projekts, dass die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein effektives Betreiben derartiger Fährverbindungen nicht zulassen. Aus diesem Grund wurde nach entsprechenden Informationen an die Akteure davon Abstand genommen, zumindest in der ursprünglich angestrebten Form diese Idee weiter zu verfolgen.

Die Notwendigkeit bzw. ein Bedarf – auch im Sinne einer positiven Entwicklung des Tourismus auf Usedom – bestehen nach wie vor und bilden ein IKZM-relevantes Betätigungsfeld für alle Beteiligten. Aus diesem Grund ist die vorliegende Studie durchaus als Baustein dafür anzusehen, dass ein IKZM-Prozess in der Region mit vielfältigen Themen am Leben gehalten wird.

1.4 Methodisches Vorgehen

Für die Beantwortung der unter 1.1 geschilderten Fragen und zur Erreichung der Ziele dieser Projektstudie wurde methodisch wie folgt vorgegangen:

- Informationsbeschaffung (Daten-/Literatur-/Internetrecherche, Expertengespräche, Gästebefragung, Ortsbegehungen)
- Ausarbeitung und Diskussion von Szenarien möglicher Entwicklungen
- Diskussion der Ergebnisse und Ableitung von Handlungsempfehlungen

Datenrecherche

Zunächst wurde aufgrund des vorhandenen Prospektmaterials und unter Nutzung der Internetauftritte der regionalen und überregionalen Akteure ein aktueller Stand der fahrradtouristischen Entwicklung auf der Insel Usedom erarbeitet (Fahrradwegenetz, Servicestellen, Verleiher, Einschätzungen des Radwegenetzes durch Nutzer, verfügbare Planungen des Naturparks bzw. auch des Regionalen Planungsverbandes hinsichtlich des Radtourismus usw.).

Ein zweiter Schwerpunkt war die Beschaffung von Informationen zu vergleichbaren Projekten. Hier ergaben sich allerdings schnell Grenzen: Zwar gibt es z.B. über die großen Flüsse relativ viele Fahrradfährrverbindungen, diese sind jedoch nicht wirklich mit den Fahrradfähren der vorliegenden Projektstudie vergleichbar.

Genannt sei an dieser Stelle als vorliegende Studie auch die von Dr. Stadermann (Netzelkow), in der er die Idee der Errichtung von Fährverbindungen erörtert und u. a. mit Kostenkalkulationen versehen hat.

Expertengespräche

Die Gespräche mit ausgewählten Experten aus unterschiedlichen, für diese Studie relevanten Bereichen stellten (neben der Gästebefragung) die wichtigste Informationsquelle dar. Zum einen konnten dadurch regionale Besonderheiten berücksichtigt werden (Meinungen und Einstellungen möglicher Akteure und Beteiligte vor Ort), zum anderen waren Expertengespräche notwendig, um einen aktuellen Sachstand hinsichtlich der gesetzlichen Rahmenbedingungen zu erhalten.

Die Gespräche wurden in der Regel als Leitfadeninterview durchgeführt, wobei vorab den Experten schriftlich die Problemstellung erklärt wurde und diese die Möglichkeit hatten, sich auf das Gespräch durch eigene Recherchen vorzubereiten. Die oft auch geäußerten persönlichen Einschätzungen der Interviewpartner wurden zwar primär nicht verwandt, sind jedoch als „Stimmungsbarometer“ insgesamt für die Idee anzusehen.

Durchgeführt wurden Gespräche mit

- regionale Akteuren (auf) der Insel Usedom, die durch ihre haupt- oder ehrenamtliche Tätigkeit direkt oder indirekt an der (touristischen) Entwicklung der Insel Usedom beteiligt sind: Naturparkverwaltung, Fahrradclub, Hafenbetreiber, Förderverein Usedomer Achterland,
- Experten der Schifffahrtsbehörden (Wasser- und Schifffahrtsamt, Schiffsuntersuchungskommission, See-Berufsgenossenschaft), sowie
- Tourismusexperten.

Gästebefragung

Die Durchführung der Gästebefragung diente vorrangig zur Ermittlung des Bedarfs der Einrichtung von Fährverbindungen auf dem Achterwasser.

Gebunden an den Projektzeitraum hat die Befragung der Fahrradfahrer außerhalb der Hauptsaisonzeiten stattfinden müssen, wodurch davon auszugehen ist, dass die Zahl der Befragungen deutlich geringer ausgefallen ist, als dies während der Sommermonate möglich gewesen wäre. Trotzdem konnten – u. a. aufgrund sehr guter Wetterverhältnisse – im September und Oktober 2006 insgesamt 229 Fahrradfahrer befragt werden. Für die Befragung ausgewählt wurden sog. „Knotenpunkte“ mit Relevanz für die Fragestellungen, also insbesondere an Orten, an denen viele Radfahrer zu erwarten waren, die eine Strecke / Tour wählten, deren Länge etc. durch Fährverbindungen beeinflusst werden könnten: Zinnowitz/Lütow, Mellenthin, Zempin.

Ziel der Befragung war, das generelle Interesse für unterschiedliche Fährverbindungen zu ermitteln sowie Vorstellungen der Gäste hinsichtlich Wartezeiten, infrastruktureller Ausstattung sowie deren Einschätzungen zu positiven und negativen Auswirkungen zu erfragen. Ein wichtiger Punkt war auch die Höhe eines vertretbaren Entgelts für die Fährüberfahrt. Auf die einzelnen Fragen wird in Kapitel 3 näher eingegangen.

Ortsbegehungen

Während der Projektlaufzeit wurden mehrere Ortsbegehungen durchgeführt, um einen persönlichen Eindruck von folgenden Punkten zu gewinnen und – insbesondere bei den Anlegestellen – um den Aufwand eines Ausbaus als Fähranleger grob abzuschätzen:

- Radwegenetz, insbesondere im Bereich Lieper Winkel, Halbinsel Lütow (Erreichbarkeit potenzieller Anlegestellen)
- potenzielle Anlegestellen (Warthe, Grüssow, Netzelkow, Rankwitz, Lassan, Loddin).

2 Ergebnisse der Bestandsaufnahme

Einer der ersten Schritte während dieser Arbeit war die Bestandsaufnahme, um einen Überblick über die vorhandene Infrastruktur – in diesem Fall insbesondere der ausgewiesenen Fahrradwege und für den Radtourismus relevante Einrichtungen, Angebote etc. – zu erhalten. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Touren gelegt, die vom Fahrradclub Usedom und der Usedom Tourismus GmbH empfohlen werden (VORPOMMERSCHE VERLAGS- UND VERTRIEBSAGENTUR o. J.). Mit untersucht wurden – weil sie erheblichen Einfluss auf die Gestaltung der Ausflüge durch die Touristen haben – auch Detailinformationen, Angaben zur Rad-Infrastrukturen und zu Serviceangeboten rund um das Radfahren auf der Insel Usedom.

Natürlich war während des Projekts kein Spielraum, auch den Zustand der vorhandenen Radwege durch eigene Recherchen vor Ort einzuschätzen. Die kontinuierliche Verbesserung und Instandhaltung der Radwege spielt für den Fahrradtourismus durchaus eine sehr wichtige Rolle, detailliertere Einschätzungen und Vorschläge hierzu sind aber nicht das Ziel dieses Projektes gewesen.

Weiter wird der Bestand bereits eingerichteter Fährverbindungen aufgeführt, inklusive der Verbindungen, deren Betrieb und unterschiedlichen Gründen wieder eingestellt wurde.

2.1 Das vorhandene Radwegenetz auf der Insel Usedom und empfohlene Touren

Für das Radwegenetz auf der Insel Usedom werden derzeit 16 ausgewiesenen Touren empfohlen (VORPOMMERSCHE VERLAGS- UND VERTRIEBSAGENTUR o. J.), wobei zwei der Touren auf dem angrenzenden Festland verlaufen, eine das Festland und die Insel „verbindet“, und drei Touren Streckenabschnitte im polnischen Teil der Insel beinhalten.

Die folgende Tabelle zeigt die bereits ausgewiesenen Touren in der Übersicht, ergänzt durch kurze Informationen zu den Folgen / Potenzialen durch die Einrichtung von Fährverbindungen. Eine ausführliche Beschreibung befindet sich als Anhang 1 beigelegt.

Tour	Titel	Länge in km	Mgl. Fähranbindung	Folgen, Potenziale
1	LudwigsburgTour	28,5	---	---
2	Kirchen Tour	37,4	---	---
3	Tour de Marina	69,5	Ziemitz, Lütow	Tourerweiterung
4	Vineta Tour	73,0	Ziemitz, Lütow, Forsthaus Damerow	Tourerweiterung, Touralternative
5	Küsten Tour	73,8	---	---
6	Kulturhof Tour	45,2	Lütow, Forsthaus Damerow, Loddin	Tourerweiterung, Touralternative
7	Achterwasser	52,3	---	
8	Krebssee Tour	44,5	---	
9	SiebenSeenBlick	64,9	---	
10	Strandkorb Tour	45,7	---	
11	T. z. alten Eiche	38,4	Lieper Winkel	Tourweiterung über Lieper Winkel
12	Vier-Seebrücken	62,6	---	
13	Tour z. Türkissee	70,9	---	
14	Tour de Polska	49,5	---	
15	Karliner Brücken	61,2	---	
16	Lieper Winkel	43,1	Lieper Winkel, Gnitz	Tourerweiterung

Problematisch ist, dass die Tourlängen durchaus Grenzen unterworfen sind, die sich aus der physischen Belastbarkeit ergeben. Als Richtwerte von sinnvollen Streckenlängen für einzelne Zielgruppen werden im Allgemeinen empfohlen (mdl. Information Fr. TEICHGRÄBER):

- Familien mit Kindern ca. 30 km
- Senioren ca. 50 km
- andere 70-80 km
- Radsportler (Rennräder) > 100 km

In Bezug auf die Tabelle ergibt sich daraus, dass die von vielen gewünschten Rundtouren (also Ausgangspunkt = Endpunkt ohne zu wiederholende Wegführung) insbesondere für Familien (mit Kindern) zu lang und nur für spezielle Zielgruppen geeignet sind. Eine Verkürzung der Strecke durch Abbruch des Ausflugs und Rückkehr auf der Strecke der Hinfahrt ist nicht attraktiv. Die Errichtung von Fährverbindungen könnte in diesem Fall dazu beitragen, neue und kürzere Rundtouren zu schaffen, und den Familien zudem ein zusätzliches Erlebnis (die Fährüberfahrt) zu bieten.

Kritisiert wird auf einigen Touren auch die Streckenführung, die in Teilen entlang oder gar direkt auf der Hauptstrasse verläuft. Das stellt zum einen ein Risiko dar (für alle Verkehrsteilnehmer) und entspricht zum anderen nicht den Vorstellungen einer „schönen“ und „erholsamen“ Radtour. Neben einer Streckenerweiterung durch die Errichtung von Fährverbindungen, ist zudem in diesem Zuge über den Ausbau den Radwegenetzes generell nachzudenken.

Die Beschilderung entlang der Strecke mit Kilometerangaben, Richtungshinweisen und ggf. weiteren Informationen ist zudem teilweise gar nicht vorhanden, weist deutliche Lücken auf oder ist beschädigt.

2.2 Einschätzung der vorhandenen radtouristischen Infrastruktur

Hotellerie (Fahrradhotels)

In Anklam – also auf dem Festland vor der Insel Usedom – gibt es ein sog. Fahrradhotel, das neben dem „normalen“ Hotelbetrieb insbesondere Radwanderer / Radfahrer anspricht. Neben der Möglichkeit, einen Tag oder mehrere Tage in dem Hotel zu verbringen, bietet das Hotel Unterstellmöglichkeiten für die Fahrräder sowie – auf Wunsch – einen Gepäcktransport zur nächsten Unterkunft an.

Explizit ausgewiesene (Fahr)Radhotels sind auf der Insel Usedom selbst bislang nicht vorhanden, eine „zielgruppenorientierter Service“ – Unterstellmöglichkeiten für die Räder, Gepäcktransport etc. – wird jedoch vereinzelt angeboten.

In Koserow steht Radsportlern ein „Radlercamp“ zur Verfügung, das direkt am Radwanderweg/Radfernweg liegt. Das Radlercamp gehört zu einer Ferienanlage mit Zimmern und Ferienwohnungen und bietet Radwanderern günstige und einfach eingerichtete Mehrbettzimmer, die auch für z.B. eine Nacht vermietet werden.

Grundsätzlich – so die Einschätzung von Experten – liegt der Grund für die nicht existenten Fahrradhotels in dem damit verbundenen Mehraufwand, den die Hotels zu bewältigen hätten: Radtouristen (insbesondere die Radwanderer) bleiben häufig nur ein oder zwei Nächte an einem Ort, bevor sie ihre Reise fortsetzen. Das erfordert einen höheren Personal- und damit Kostenaufwand sowie ggf. häufig Leerstände.

Gastronomie

Auf der Insel Usedom steht den Radfahrern – sowie selbstverständlich allen anderen Gästen auch – ein umfangreiches Angebot von Imbissständen bis hin zu exklusiven Restaurants zur Verfügung. Auf eine detaillierte Auflistung wird an dieser Stelle verzichtet. Die ausgewiesenen Radtouren (s. Beschreibung unter 2.1) führen alle an gastronomischen Einrichtungen vorbei. Je „ländlicher“ die Strecke ist, desto geringer wird das Angebot insgesamt und entsprechend der Auswahlmöglichkeit. Eine Planung vor

der Radtour ist den Gästen also durchaus zu empfehlen. Dies trifft insbesondere auch für Radfahrer zu, die außerhalb der Hauptsaison unterwegs sind. Ein Großteil der Betriebe – insbesondere der kleineren – sind außerhalb der Hauptsaisonzeiten geschlossen.

Zudem handelt es sich hierbei auch um Informationen, die im Rahmen der Instandhaltung bzw. des Ausbaus des Radwegenetzes berücksichtigt werden sollten. So gehören Angaben zu den gastronomischen Einrichtungen entlang der Strecke ebenso dazu, wie die Öffnungszeiten und die Entfernungen.

Rastplätze

Abgesehen von den Streckenabschnitten entlang der Hauptstrassen bieten sich den Radfahrern und Radwanderern überall ausreichende Gelegenheiten zum Verweilen an. Speziell ausgewiesene und ausgestattete Fahrrad-Rastplätze gibt es nicht. Eine flächendeckende Versorgung mit „Stationen“ für Radtouristen mit Sitzgelegenheiten, sanitären Anlagen sowie Möglichkeiten zur Müllentsorgung sind derzeit nicht vorhanden.

Fahrradverleih

Inselweit haben Gäste die Möglichkeit, Fahrräder zu leihen, teilweise direkt über Ihre Vermieter, oder über einen der ansässigen (gewerblichen) Fahrradverleiher. Nach Absprache sind auch One-Way-Touren möglich, d.h. die Gäste können die Räder an anderen Orten als dem Ausgangsort abgeben. Zudem wird ein „telefonischer Pannenservice“ angeboten, die den Gästen im Falle einer Radpanne einen Service vor Ort bietet und die Räder ggf. an unterschiedlichen Verleihstationen auf der Insel getauscht werden können.

Servicestationen

Ein Fahrradservice steht den Gästen generell nur im Rahmen der Verleihstationen bzw. über den o. g. Telefonservice zur Verfügung. So genannte „Selbstversorger-Stationen“, an denen evtl. Fahrradpannen eigenständig behoben, oder auch nur die Reifen mit Luft gefüllt werden können, gibt es auf der Insel nicht. Derartige Projekte in anderen Regionen haben (leider) auch gezeigt, dass solche Stationen nur eine sehr kurze Überlebensdauer haben, da es durch Vandalismus oft sehr schnell zur Zerstörung dieser Stationen kommt und z.B. Werkzeug gestohlen wird.

Usedomer Bäderbahn (UBB)

Auch die Usedomer Bäderbahn ist gewissermaßen als Dienstleister für Radfahrer einzustufen, da mit den Zügen auch Fahrräder transportiert werden können. Das Streckennetz der UBB reicht – ausgehend von Wolgast – entlang der Ostseeküste bis nach Peenemünde bzw. bis nach Ahlbeck an die Grenze zu Polen. Die Züge verkehren regelmäßig, je nach Saisonzeit variiert jedoch die Intensität. Die Fahrradmitnahme kostet pro Fahrrad und Strecke 5 Euro. Damit haben die Radfahrer die Möglichkeit, einzelne Strecken abzukürzen und zu verändern / variieren. Diese Option besteht allerdings nur bei Touren, die entlang der Ostseeküste führen, da es keine Anbindung der UBB in das Hinterland der Insel gibt (siehe hierzu die Ausführungen zum „Ostseebus“ im folgenden Abschnitt).

Für die Umsetzung der in dieser Studie geschilderten Projektidee wäre eine Zusammenarbeit auch mit der UBB empfehlenswert, um insbesondere auf die Interessen der Radtouristen eingehen zu können und diesen einen möglichst „lückenlosen“ Service bzgl. des Radwegenetzes bzw. der Verbindungen anzubieten. Die zeitliche Abstimmung ist dabei genauso wichtig wie Überlegungen zu speziellen Angeboten, die auch finanziell (positive) Auswirkungen für die Gäste haben (z.B. Packages, die die Benutzung von UBB, Ostseebus und Fähre einschließen).

Fahrradmitnahme durch Fahrzeuge der Ostseebus GmbH

Das Netz der Ostseebus GmbH erstreckt sich parallel zur UBB und „versorgt“ zusätzlich das Hinterland der Insel Usedom. Auch hier ist das Mitnehmen von Rädern (sofern spezielle Fahrradanhänger von den Bussen mitgeführt werden) möglich.

Gepäcktransport

Der Gepäcktransport von einer zur nächsten Unterkunft ist häufig Bestandteil des Servicekataloges der Gastgeber für die Fahrradtouristen. Dieser Service kommt also überwiegend den Radwanderern zugunsten, die in der Regel nur ein oder zwei Nächte an einem Ort verbringen.

Vorhandenes Kartenmaterial für Radwanderer

Kartenmaterial mit den ausgewiesenen Radtouren (wie in Kapitel 2.1 beschrieben) steht den Gästen zur Verfügung. Die Karten wurden von dem Usedomer Fahrradclub erstellt und herausgebracht. Für die Neuauflage verwendet die Usedom Tourismus GmbH die vorhandenen Karten und überarbeitet diese (mdl. Information Fr. TEICHGRÄBER).

2.3 Existierende und ehemalige Fährverbindungen

Die Idee von Fährverbindungen auch für Radfahrer zwischen den exponierten Landecken des Peenestrom-Achterwasser-Haff-Gebietes ist keinesfalls neu. Im Folgenden sollen die noch existierenden bzw. auch nicht mehr betriebenen Verbindungen kurz vorgestellt werden:

- Bis jetzt ist eine Fährlinie über den nördlichen Peenestrom zwischen Kröslin und Peenemünde in Betrieb. Die Verbindung wird mit einer größeren Fähre realisiert, die auf einer Dresdener Werft gebaut wurde und auf einem abgewandelten Entwurf einer Fähre für den Betrieb auf der Oberelbe basiert. Bei einem Anschaffungswert von rund 400.000 € dürfte diese Fähre allerdings keine Vorbildfunktion haben. Die Verbindung zwischen Kröslin und Peenemünde hat im touristischen Wegenetz des Nordteils der Insel Usedom mit der Land-Inselverbindung gerade zu einer der Hauptdestinationen (Peenemünde) einen hohen Stellenwert und ermöglicht darüber hinaus einen attraktiven Rad-Rundkurs um den nördlichen Teil Usedom.
- Ebenfalls in Betrieb ist – zumindest in der touristischen Hauptsaison – ein Personenfährbetrieb zwischen Kamp auf der Festlandseite bei Anklam und Karnin im Süden der Insel Usedom. Im Ausnahmefall werden auch Fahrräder mitgenommen, damit kann die Verbindung eine Funktion als Bindeglied für Fahrradrundtouren im Süden Usedom erlangen. Allerdings setzt das auf der Rückfahrt die Nutzung der Zecheriner Brücke im Zuge der Bundesstraße 110 voraus, was wenig attraktiv ist.
- Genutzt kann – auch für einzelne Fahrräder – eine Ruderbootsverbindung über die Zufahrt des Usedomer Sees zwischen Westklüne und Ostklüne. Allerdings ist die Leistungsfähigkeit bei großer Nachfrage beschränkt und kann größere Wartezeiten verursachen.
- Ein Fahrradtransport ist im Ausnahmefall auch durch die touristische Schifffahrt ausgehend von den Häfen Stagniess, Karlshagen und Zinnowitz möglich. Allerdings werden hauptsächlich Rundfahrten angeboten, Überfahrten nach Freest oder Lassan sind im Aufkommen und Fahrplan eher unbedeutend und können keinen Ersatz für die fehlenden Fährverbindungen darstellen.
- Bei Bedarf verkehrt vom Hafen Rankwitz auf dem Lieper Winkel aus eine Motorbarkasse zu Ausflugsfahrten, ein Fährverkehr mit regelmäßigen Abfahrtszeiten ist jedoch durch den Betreiber derzeit nicht realisiert und zukünftig wohl auch nicht geplant.

Darüber hinaus haben einzelne Fahrgastschiff- bzw. auch Fährverbindungen bestanden, die aber nicht mehr in Betrieb sind:

- Ein mit einer ehemaligen Militär-Motorbarkasse betriebener Saisonverkehr zwischen Rankwitz auf Usedom und Lassan auf dem Festland kam nach wenigen Monaten zum Erliegen. Einerseits waren Managementprobleme der Grund dafür (alleinige Ausrichtung auf Ausflugsfahrten, keine ausreichende Flexibilität des Angebotes für Nachfrage nach Fährbetrieb), andererseits war – wie bei vielen diesen Projekten – die Eigenkapitalausstattung unzureichend, so dass Zeiten mit einem geringen Fahrgastaufkommen nicht ausgeglichen werden konnten. Außerdem stellte die Stadt Lassan Ansprüche hinsichtlich einer Gewinnbeteiligung, so dass die ohnehin niedrigen Einnahmen dadurch zusätzlich verringert wurden. Nach Meinung von Kennern der Szene war aber ein zu geringes Fahrgastaufkommen oder gar ein Desinteresse der Touristen an einer Schiffspassage zwischen Rankwitz und Lassan nicht die Ursache für das Scheitern des Projekts.
- Im Zuge des EU-Beitritts und der dadurch wegfallenden zollfreien Einkaufsfahrten auf dem Kleinen Haff zwischen Altwarp, Ueckermünde und Kamminke fielen auch die damit verbundenen Funktionen als Fährverbindungen zwischen den genannten Häfen fort. Für den eigentlich zu betrachtenden Raum Achterwasser spielten diese Verbindungen zwar eher eine untergeordnete Rolle, wichtig waren sie dennoch für überregionale Radwegeverbindungen. Eine Neuordnung scheint derzeit immer noch nicht sicher zu sein.

Inoffiziell – die Einheimischen wissen das, unter den Touristen spricht sich das ebenfalls schnell herum – sind einzelne Fischer natürlich dazu bereit, mit ihren Booten bei Bedarf gegen Entgelt Touristen auch mit Fahrrädern über den Peenestrom oder das Achterwasser überzusetzen. Grundsätzlich wäre eine derartig schnelle und unbürokratische Regelung im Sinne einer bedarfsgerechten touristischen Angebotspalette zu begrüßen. Nicht vergessen werden darf jedoch, dass diese Art von Nebenerwerb illegal ist (kein angemeldetes Gewerbe, nicht für die Personenbeförderung zugelassene und ausgerüstete Boote, keine ausreichende Qualifikation der Betreiber) und im Notfall – der glücklicherweise aber noch nicht eingetreten ist – z.B. bei einem fehlenden Versicherungsschutz den Betroffenen auch direkte rechtliche wie finanzielle Nachteile bringt. Ein Ersatz derartiger Praktiken durch einen rechtlich abgesicherten Fährverkehr mit geeignetem Bootsmaterial und ausreichend qualifizierten Betreibern wäre im Sinne einer qualitätsorientierten Ausgestaltung der touristischen Angebotspalette von großer Wichtigkeit.

Fazit der Bestandsaufnahme:

Es gibt trotz des Aufblühens des Fahrradtourismus auf der Insel Usedom und der erfolgreichen Einbindung in das überregionale Radwegenetz noch einen großen Nachholbedarf. Diese bezieht sich einerseits auf das Wegenetz selbst (Vorhandensein und Qualität der Wege), wobei bei kritischer Analyse der vorgeschlagenen Routen überlegt werden sollte, einige – weniger attraktive – Routen wegzulassen. Auch die Gastronomie und das Beherbergungswesen sind nur begrenzt auf die speziellen Wünsche der Radwanderer und –touristen eingestellt. Das Netz der Servicemöglichkeiten ist ebenfalls ausbaufähig.

Hinsichtlich der Bemühungen um Fährverbindungen bleibt festzustellen, dass sowohl eine begrenzte Nachfrage als auch die komplizierte Rechtslage und eine diversifizierte Zuständigkeit dazu geführt haben, dass nur einzelne Fährverbindungen erfolgreich eingerichtet werden konnten.

3 Bedarfsanalyse

Die in diesem Kapitel durchgeführte Bedarfsanalyse resultiert vorrangig aus einer im Herbst 2006 durchgeführten Gästebefragung. Es wurden insgesamt 229 Fahrradfahrer zu deren Einschätzung über den Bedarf der Errichtung von Fährverbindungen auf dem Achterwasser befragt. Die Nachfrage der Gäste nach solchen Verbindungen spielt für die Berechnung der Wirtschaftlichkeit eine wichtige Rolle. Dies an den Ergebnissen von nur 229 Befragten zu orientieren, reicht sicher nicht aus, zeigt jedoch eine Tendenz und könnte damit richtungweisend für weitere Überlegungen und Planungen hilfreich sein.

3.1 Fragestellung

Der Fragekatalog wurde bewusst sehr kurz gehalten und auf 10 Fragen plus einiger persönlicher Angaben begrenzt. Folgende Fragen wurden den Radfahrern gestellt:

- Wo halten Sie die Einrichtung einer Fahrradfähre für wichtig?
- Welche Vorteile / Nachteile würden Sie darin sehen?
- Wie viel Geld würden Sie pro Person und Fahrrad (insgesamt) ausgeben?
- Wie lange wären Sie bereit, auf die Abfahrt der nächsten Fähre zu warten?
- Welche der folgenden Angebote erwarten sie an den Fähranlegern?
- Nutzen Sie bereits das Angebot der UBB – Bike & Bahn?
- Fragen zu persönlichen Angaben (Geschlecht, Alter, Begleitung)

3.2 Ergebnisse

Die Ergebnisse der durchgeführten Gästebefragung werden im Folgenden graphisch dargestellt und erläutert.

Frage 1: Wo halten Sie die Einrichtung einer Fahrradfähre für wichtig?

Zur Beantwortung dieser Frage wurden fünf Vorschläge für mögliche Verbindungen vorgegeben, deren Wichtigkeit von den Gästen nach einer Rangordnung von 1-5 bewertet werden konnten.

a) Lieper Winkel – Gnitz

120 der Befragten (77 %) haben deutliches Interesse an einer Fährverbindung zwischen dem Lieper Winkel und dem Gnitz gezeigt, die meisten von ihnen (51) bewerteten diese Verbindung sogar als sehr wichtig. Als weniger wichtig sehen sie lediglich sieben Gäste. Größer ist dagegen wiederum der Anteil derer, die eine Verbindung hier als unwichtig einschätzen (28).

b) Lieper Winkel – Loddin

Eine Fährverbindung zwischen dem Lieper Winkel und Loddin ist für die befragten Radfahrer von sehr großer (47), großer (41) oder mittlerer (46) Wichtigkeit. Die verbleibenden 22 Antworten verteilen sich auf die Bewertung als weniger wichtig und eher unwichtig.

c) Lieper Winkel – Lassin

Die Einrichtung einer Fährverbindung zwischen dem Lieper Winkel und dem Festland (Lassin) ist nach der Auswertung der Befragung nicht von besonderem Interesse bei den Radfahrern. Lediglich 13 Personen bewerteten diese Verbindung als sehr wichtig und 20 als wichtig. Deutlich mehr beurteilten die Wichtigkeit als „durchschnittlich“ (mittel) (44), ebenso viele (43) sehen sie als weniger wichtig und 32 als eher unwichtig an.

Erwähnt sei hier, dass in Expertengespräche eine Erweiterung des Radwegenetzes mittels einer Fährverbindung zum Festland dagegen befürwortet wurde (mdl. Information Hr. WIGGER). Die Verbindung soll vorrangig der Entlastung der Insel von dem zunehmenden Autoverkehr dienen. Gute Parkmöglichkeiten am Fähranleger in Lissan sollen Rad-/Tagestouristen dazu bewegen, ihren PKW dort abzustellen und mit der Fähre (als Fußgänger / Radfahrer) auf die Insel zu gelangen.

d) *Gnitz – Lissan*

Die Meinung der Radfahrer zu einer Fährverbindung zum Festland wird noch einmal verdeutlicht und bestätigt. Das Bewertungsergebnis für eine Verbindung zwischen Gnitz und Lissan stößt bei den meisten Befragten auf Ablehnung. 18 bzw. 16 Personen bewerteten sie als sehr wichtig bzw. wichtig, jeweils 42 sagten, sie sie mittel oder weniger wichtig, und 33 bewerteten sie mit eher unwichtig.

e) *Gnitz – Loddin*

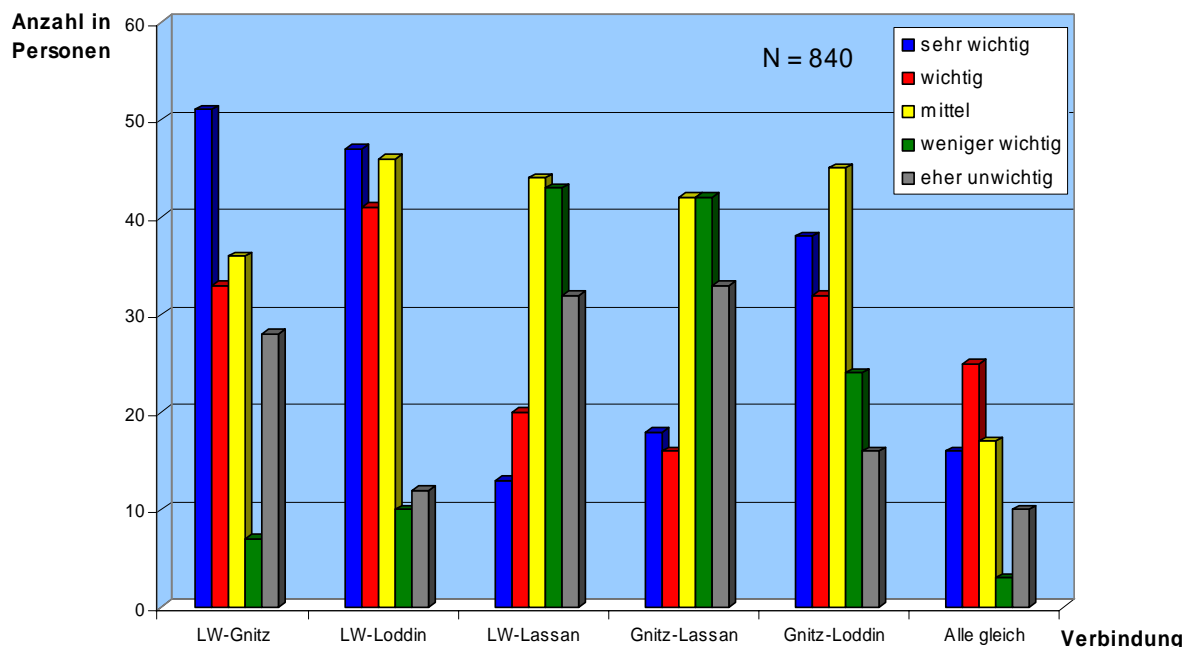
70 der befragten Radfahrer sprachen sich deutlich für eine Fährverbindung zwischen Gnitz und Loddin aus, 45 bewerteten sie als mittel wichtig und die verbleibenden 24 bzw. 16 als weniger wichtig oder unwichtig.

f) *Alle gleich wichtig*

Von den befragten Besuchern äußerten sich auch 71 zu einer Bewertung über die Einrichtung aller genannten Verbindungen. 16 von Ihnen halten alle Fährverbindungen für sehr wichtig, 25 für wichtig, 17 für mittel wichtig, 3 für weniger wichtig und 10 für eher unwichtig.

Die **Gesamtbewertung** aller Verbindungen, wie sie vorangehend dargestellt und erläutert wurden, ist in der folgenden Graphik noch einmal zusammengefasst dargestellt.

Gesamtbewertung



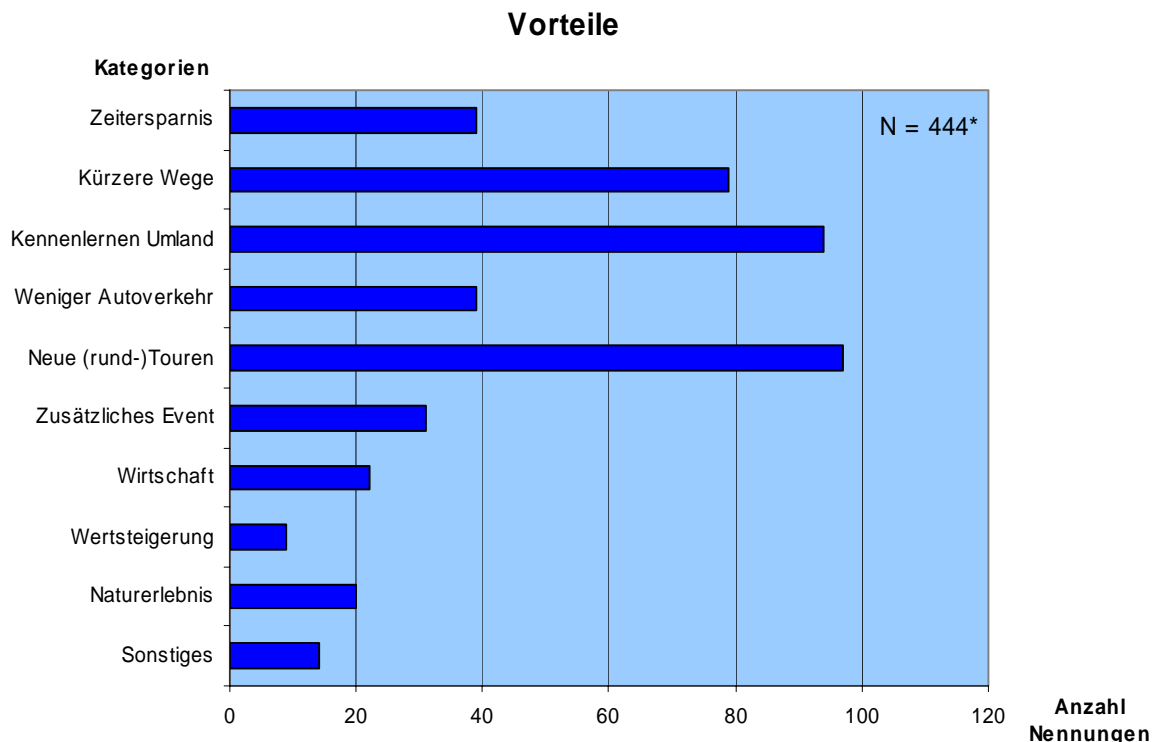
LW = Lieper Winkel

Diese übersichtliche Darstellung zeigt noch einmal die von den befragten Radfahrern bevorzugten Fährverbindungen. Als sehr wichtig bewerten die Gäste danach die Einrichtung von Fährverbindungen

zwischen dem Lieper Winkel und dem Gnitz, zwischen dem Lieper Winkel und Loddin sowie zwischen dem Gnitz und Loddin. Weniger wichtig oder sogar unwichtig sind dagegen Verbindungen zwischen dem Lieper Winkel bzw. dem Gnitz und dem Festland (Lassan).

Frage 2: Welche Vorteile / Nachteile würden sie darin sehen?

a) Vorteile



*Mehrfachnennungen waren möglich

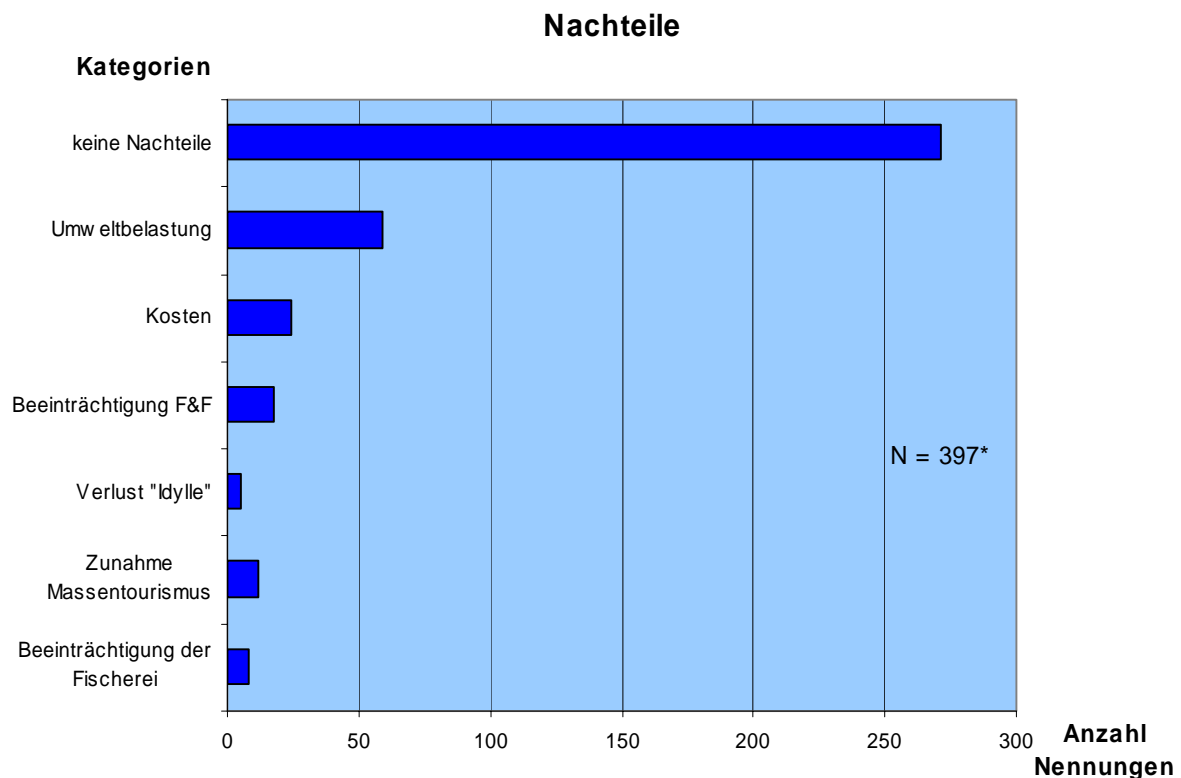
Die Frage nach den Vorteilen (und im späteren Verlauf der Nachteile), die die Befragten in der Einrichtung einzelner Fährverbindungen sehen, wurden mit den dargestellten „Kategorien“ wiederholt beantwortet.

So gaben 39 Personen an, darin eine Zeitersparnis zu sehen, ähnlich der Meinung weiterer 79 Befragten, die dadurch entstehende kürzere Wege befürworteten. Weiter sehen die Gäste darin die Möglichkeit, dass neue (Rund-) Touren erschlossen werden (97), verbunden mit der besseren Möglichkeit, das Umland kennen zu lernen (94). 39 der befragten Radfahrer sehen in der besseren Erschließung des Radwegenetzes die Chance, den Autoverkehr auf der Insel Usedom zu reduzieren. Zusätzliche Rundtouren eröffnen den Gästen die Möglichkeit, auch mit dem Fahrrad mehr von der Insel zu sehen und diese besser kennen zu lernen. Die Fährüberfahrt an sich sehen zudem 31 Gäste als zusätzliches Event und eine Möglichkeit, auch Kinder für eine Radtour zu begeistern. Als ein weiterer Vorteil wurde von 22 Personen die Wirtschaftsförderung genannt. 9 der befragten Gäste sehen in der weiteren Erschließung eine Wertsteigerung für die gesamte Insel und insbesondere für das Hinterland. 20 Personen gaben als Vorteil das Naturerlebnis an.

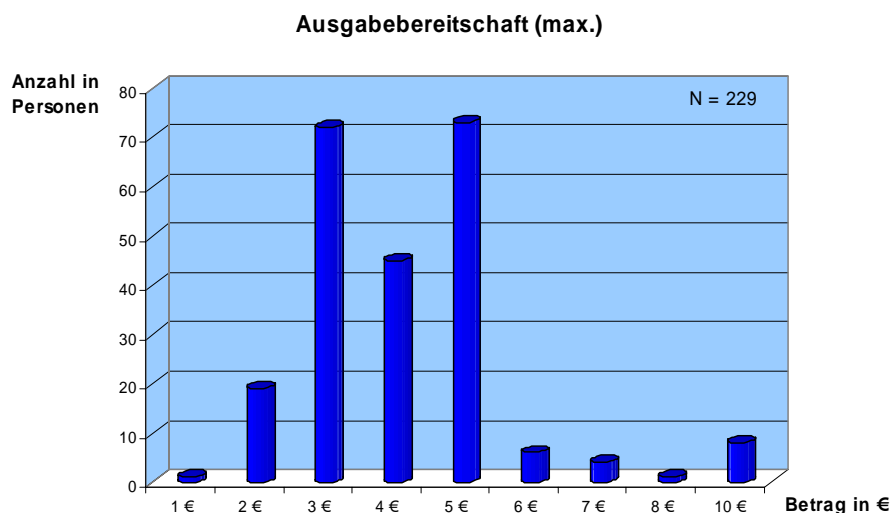
b) Nachteile

Die meisten Befragten (271) gaben an, in der Errichtung von Fährverbindungen keinen Nachteil zu sehen. 59 Personen befürchteten dadurch jedoch eine verstärkte Umweltbelastung, verursacht durch den ständigen Schiffsverkehr. Ebenfalls dadurch hervorgerufene Beeinträchtigungen der Flora und Fauna (durch Lärm, Eindringen in die Lebensräume der Tiere etc.) befürchteten 18 Gäste. 24 Mal genannt

wurde die Sorge, dass der damit verbundene Kostenaufwand unverhältnismäßig (zu) hoch sein würde. Als weitere Nachteile wurden der Verlust der Idylle (5), die Zunahme von Massentourismus auf der Insel (12) und die Beeinträchtigung der Fischerei (8) genannt.



Frage 3: Wie viel Geld würden Sie pro Person und Fahrrad (insgesamt) ausgeben?

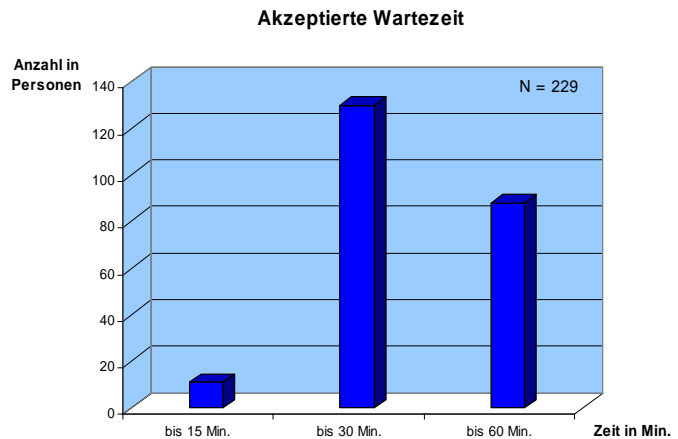


Die Frage nach der maximalen Ausgabebereitschaft hat ergeben, dass die meisten Gäste (73) bereit wären, bis zu 5 € für eine Fahrt mit der Fähre auszugeben. 72 Radfahrer gaben an, maximal 3 € auszugeben, und 45 maximal 4 €. Nicht mehr als 2 € würden 19 Personen ausgeben, eine Person nur 1 €. Die Zahl derer, die bereit wären, auch mehr Geld für

eine Überfahrt auszugeben, ist gering: 6 = 6 €, 4 = 7 €, 1 = 8 €, 8 = 10 €. Nach (ermäßigten) Preisen für Kinder wurde nicht explizit gefragt und auch nur von sehr wenigen (darum hier nicht weiter erwähnten) Befragten genannt.

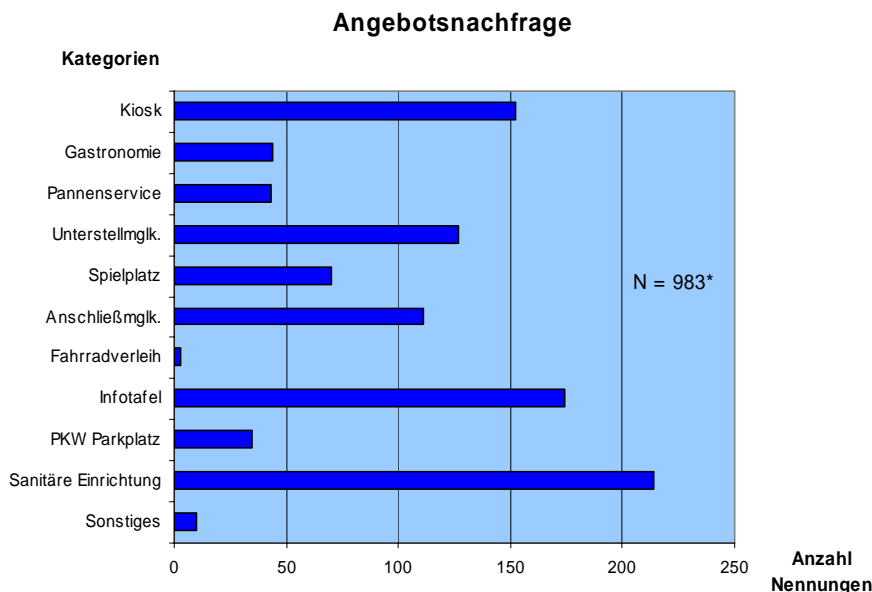
Frage 4: Wie lange wären Sie bereit, auf die Abfahrt der nächsten Fähre zu warten?

Die Bereitschaft der Gäste, auch längere Wartezeiten bis zur Abfahrt der nächsten Fähre in Kauf zu nehmen, ist recht hoch. 95 % der befragten Radfahrer wären bereit, bis 30 Minuten (130) oder sogar bis 60 Minuten (88) zu warten. Lediglich 11 Personen sind etwas „ungeduldiger“ und würden eine längere Wartezeit als 15 Minuten nicht akzeptieren.



Frage 5: Welche Angebote erwarten Sie an den Fähranlegern?

Die Einrichtung allein von Fährverbindungen reicht den meisten der befragten Radfahrer nicht aus. Sie haben klare Vorstellungen darüber, welche Angebote sie an den Fähranlegern erwarten, als generelle Serviceleistung und insbesondere zur Überbrückung der Wartezeiten. Abgesehen davon würde eine Erweiterung der Serviceleistungen und der damit verbundenen infrastrukturellen Veränderungen durchaus zu einer Wertsteigerung der Region führen, neue Arbeitsplätze schaffen und so zur Wirtschaftsförderung beitragen.



*Mehrfachnennungen waren möglich

Von 214 Personen – und damit von fast allen der insgesamt 229 Befragten – genannt wurde der Wunsch nach sanitären Einrichtungen. Für 174 ist die Errichtung einer Informationstafel mit Hinweisen zu der Region sowie zu den Fährzeiten etc. wichtig. Einen Kiosk sehen 152 der befragten Radfahrer als erforderlich, während „nur“ 44 Personen ein gastronomisches Angebot wünschen.

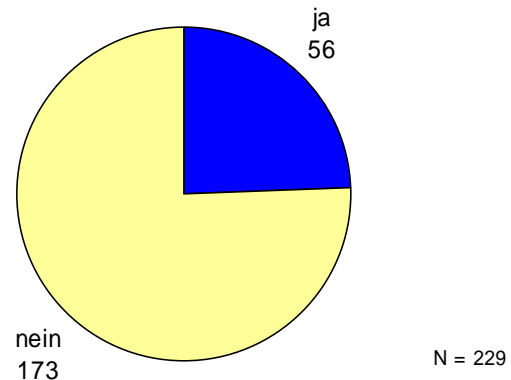
Eine Unterstellmöglichkeit und eine Vorrichtung zum Anschließen der Fahrräder erwarten 127 bzw. 111 Personen. Zur Beschäftigung der Kinder und gleichzeitig als zusätzliches „Event“ und „Motivationsmittel“ erwarten 70 Personen einen Spielplatz in der Nähe der Fähranleger. 35 Gäste erwarten zudem einen PKW-Parkplatz, um die Radtouren von unterschiedlichen Ausgangspunkten zu starten. Die geringe Anzahl derer, die einen Fahrradverleih an den Fähranlegern befürworten würden, lässt

darauf schließen, dass die Gäste möglicherweise ihre eigenen Fahrräder mitbringen oder evtl. bereits am Ort der Unterkunft ausleihen.

Frage 6: Nutzen Sie bereits das Angebot der UBB – Bike & Bahn?

Um Informationen über die generelle Einstellung und Nutzung der Radfahrer von speziell für sie konzipierten Angeboten zu bekommen, wurde die Frage gestellt, ob die Gäste die Möglichkeit nutzen, mit dem Fahrrad in der UBB Strecken zurück zu legen. Die hauptsächlich genannten Vorteile bei der Einrichtung von Fährverbindungen (neue (Rund-)Touren, kürzere Wege, Kennen lernen der Insel etc.) würden auch hier zutreffen und daher Aufschluss darüber geben, ob entsprechende Angebote tatsächlich genutzt werden, wenn sie bestehen.

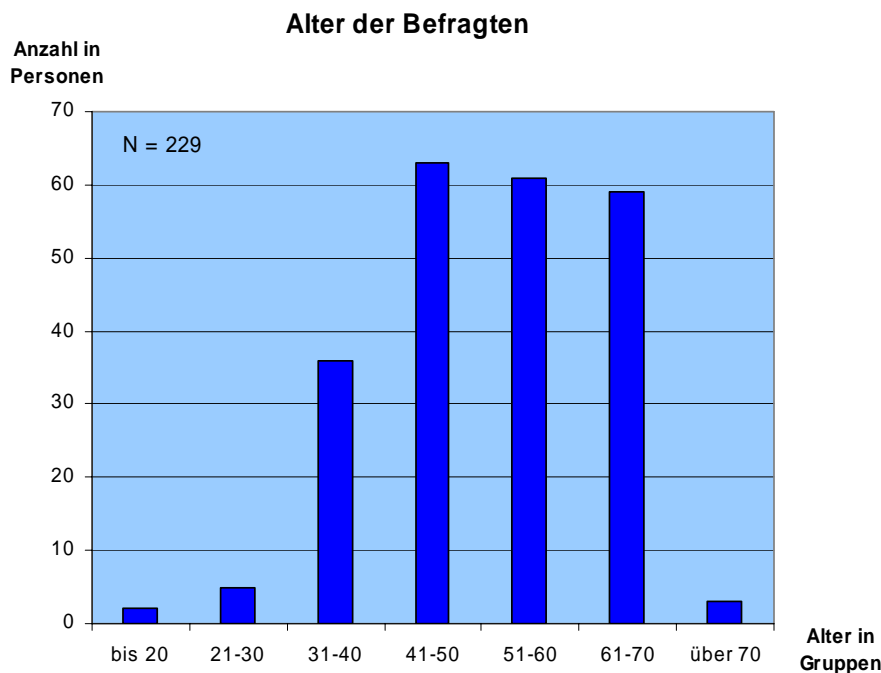
Nutzer UBB-Angebot Bike & Bahn



Das Ergebnis dieser Frage hat ergeben, dass die deutliche Mehrheit der Befragten (173 = 75 %) das UBB-Angebot Bike&Bahn **nicht** nutzt, während lediglich 56 Radfahrer dies bejahten.

Weitere Angaben

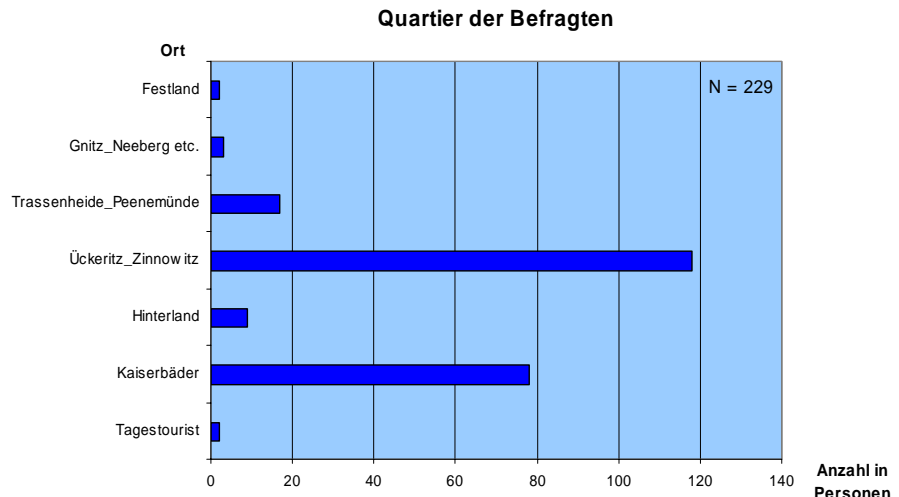
a) Alter der Befragten



Die sehr deutliche Mehrheit der befragten Radfahrer war zwischen 41 und 70 Jahren alt, gefolgt von der Gruppe der 31-40jährige. Das lässt darauf schließen, dass diese Altersgruppen mehr den Zielgruppen des Radfahrens entsprechen, hängt sicher aber auch mit dem Zeitraum der Befragung zusammen, die nur teilweise während der Ferienzeit (Herbstferien) stattgefunden hat.

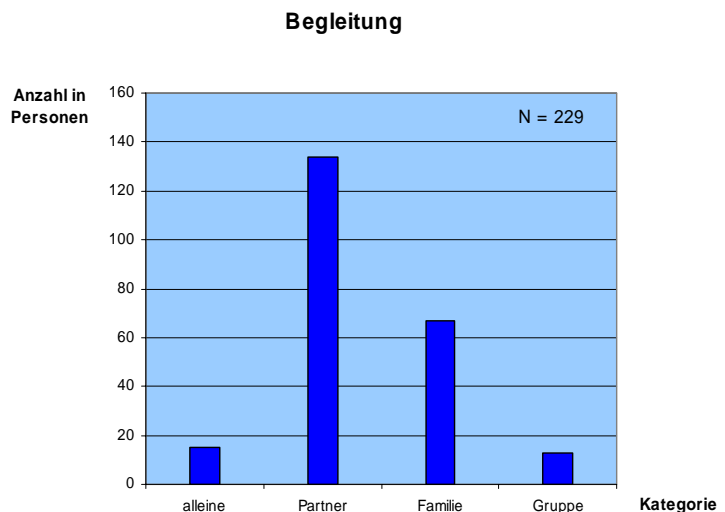
b) Quartierort der Befragten

Von den befragten Radfahrern hatten 118 ihr Urlaubsquartier in den Orten bzw. zwischen Ückeritz und Zinnowitz, 78 waren Urlaubsgäste der Kaiserbäder (Bansin, Heringdorf, Ahlbeck). Jeweils weniger als 20 der befragten Radfahrer kamen aus einem der übrigen Regionen der Insel Usedom oder vom Festland.



c) Gruppenzusammensetzung/Begleitung

Begleitet wurden die befragten Radfahrer zu knapp 60 % (134) von ihrem / ihrer Partner/in, 67 (etwa 30 %) waren mit der Familie unterwegs. Die verbleibenden 10 Prozent verteilen sich auf die Allein- und Gruppenreisenden.



Fazit der Befragung der potenziellen Nutzer:

Zusammenfassend können aus den Ergebnissen der Gästebefragung folgende zentrale Aussagen gewonnen werden:

- Das Interesse für die Errichtung von Fährverbindungen ist (sehr) hoch, insbesondere für die Strecken Lieper Winkel – Gnitz, Lieper Winkel – Loddin und Gnitz – Loddin. Weniger wichtig oder unwichtig ist den Gästen die Verbindung zum Festland (von und nach Lassan).
- Die Hauptvorteile werden in der Erschließung neuer Touren, in den besseren Möglichkeiten, das Umland kennen zu lernen sowie in der Möglichkeit kürzerer Wege gesehen.
- Grundsätzliche Nachteile sehen die Gäste nicht, allenfalls eine mögliche Umweltbelastung wird als geringfügiges Risiko gesehen.
- Die Gäste sind bereit, für eine Fährfahrt inkl. Fahrrad maximal 3 bis 5 Euro auszugeben.
- Die akzeptable Wartezeit bis zur Abfahrt der nächsten Fähre beträgt 30 Minuten, einige sind sogar bereit, bis zu 60 Minuten zu warten.
- An den Fähranlegern werden vorrangig Sanitäre Einrichtungen, Informationstafeln sowie ein Kiosk erwartet.
- Das Angebot der UBB „Bike & Bahn“ wird von den meisten Gästen nicht genutzt.

4 Machbarkeitsanalyse

4.1 Landseitige Infrastruktur

Im Folgenden wird auf die für die Fährverbindungen notwendige Hafeninfrastruktur eingegangen. Im Rahmen dieser Studie konnten allerdings nur grundsätzliche Überlegungen angestellt werden; insbesondere für den Ausbau der Häfen wären sowohl näher gehende Prüfungen der Rechtslage (Genehmigungsfähigkeit) sowie der Wirtschaftlichkeit (Kostenkalkulation) notwendig. Die Angaben im Folgenden wurden zusammengestellt nach dem Hafenhandbuch Mecklenburg-Vorpommern und Polen (BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE & KREUZER-ABTEILUNG DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES 2004), dem Ostsee-Revierführer (DEUTSCHER SEGLER-VERBAND 1997), mündlichen Informationen von Dr. STADERMANN (Yachtanleger Netzelkow), Kpt. GENTZ (See-Berufsgenossenschaft) und Kpt. NITSCH (WSA Stralsund) sowie eigenen Beobachtungen.

4.1.1 Analyse der vorhandenen Häfen

Grundsätzlich sollten aus folgenden Gründen **ausschließlich bestehende Häfen** in eine Konzeption einbezogen werden:

- Die Anzahl der bestehenden Häfen und Anlegestellen scheint ausreichend zu sein. Besonders dicht ist das Netz auf der Achterwasserseite von Usedom, wo im Prinzip jeder Ort einen eigenen Hafen hat, wenngleich auch in unterschiedlicher Qualität. Dass auf der Festlandseite des Peenestroms zwischen Lassan und Wolgast dagegen besonders Vakanzen bestehen, ist hier nicht relevant.
- Die Dichte der bestehenden Schutzgebiete im Peenestrom-Achterwasser-Gebiet ist vergleichsweise hoch. Neue, vielleicht etwas günstiger gelegene Anlegestellen wären ohne neue Konflikte mit dem Naturschutz kaum realisierbar.
- Der zeitliche und finanzielle Planungsaufwand für neu anzulegende Häfen wäre hoch. Notwendig wären Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren, Baugenehmigung usw. Eine Vielzahl von Behörden wäre einzubeziehen.
- Die Kosten für den Bau wären – das kann hier unterstellt werden – hoch und würden jeden finanziellen Rahmen von vorn herein sprengen. Notwendige Baggerungen für Fahrrinnen, Hafenbecken usw. würden – entsprechend ähnlichen Projekten im Sportboothafenbereich – wegen der flachen Gewässer kaum unter 100.000 € machbar sein; zusätzlich kämen noch notwendige neue Landverbindungen mit Dämmen über Uferbereiche ohne ausreichende Standfestigkeit des Baugrundes hinweg dazu.

Bei der **Auswahl der Häfen** ist grundsätzlich zu beachten, dass diese

- den herrschenden hydrometeorologischen Bedingungen angepasst sind,
- verkehrstechnisch gut gelegen sind (kurze Wege),
- notwendige infrastrukturelle Voraussetzungen bereits haben, oder
- ohne größere Probleme und hohen finanziellen Aufwand auszubauen sind.

Bezüglich der **hydrometeorologischen Situation** ist das Gebiet folgendermaßen zu charakterisieren:

- Die Hauptwindrichtungen liegen z.B. im Monat Mai bei Ost bis Nordost sowie West bis Nordwest mit meist mäßigen Stärken und einer Starkwindwahrscheinlichkeit von rund 5 %. Im August überwiegen westliche Winde, die Starkwindgefahr liegt unter 5 % Wahrscheinlichkeit. Zu beachten sind allerdings lokal auftretende gefährliche Wettersituationen mit Starkwindböen (z.B. Gewitter), die besonders im Sommer häufiger auftreten.

- Aufgrund der vorherrschenden Winde können sich über eine Windwirklänge von mehreren Seemeilen bei starken Winden sowohl aus westlichen wie auch aus östlichen Richtungen Wellen aufbauen, die im Falle von Westwind vor allem die Häfen auf der Ostseite des Peenestroms und des mittleren Bereichs von Usedom gefährden könnten; bei Wind aus östlichen Richtungen wären dagegen die Häfen auf der Ostseite des Lieper Winkels und der Westseite des Peenestroms betroffen. Verglichen mit Häfen an der Außenküste, wo z. T. Windwirklängen von über 100 Seemeilen in den Hauptwindrichtungen typisch sind, ist das Gefahrenpotenzial für die Hafeninfrastuktur durch windinduzierten Wellenschlag im Peenestrom-Achterwasser-Gebiet als gering einzuschätzen.
- Dennoch sollte beachtet werden, dass sich wegen der vergleichsweise geringen Wassertiefen kurze, steile Wellen aufbauen, die dazu führen können, dass ungedeckte Boote relativ viel Spritzwasser aufnehmen.
- Problematisch könnten Wasserstandsänderungen sein, die in der Regel maximal 0,9 m über oder unter Normalwasserstand betragen; höhere Wasserstände sind (noch) selten. Hier sollten auch nicht die aus dem Küstenschutz gebräuchlichen Marken als entscheidend angesehen werden (z.B. die Bemessungshochwässer zur Planung von Küstenschutzbauten), sondern rein praktische Erwägungen (z.B. drohende Unbefahrbarkeit einer Zufahrt oder eines Hafens bedingt durch Niedrigwasser). Die extremen Wasserstandsänderungen sind zwar im Sommerhalbjahr seltener, können jedoch nicht endgültig ausgeschlossen werden.
- Problematisch nicht für den Fährbetrieb, jedoch für die Infrastruktur kann Eis sein. Insbesondere die ruhigen Buchten des Achterwassers neigen zum Zufrieren, im Falle eines Wintersturms können an ausgewählten Stellen so durch Wind zusammen geschobene Eispackungen auftreten, die auch Zerstörungen exponierter Hafenanlagen (z.B. Molen) verursachen könnten.
- Zu den – allerdings eher indirekt hydrometeorologisch bedingten – natürlichen Gegebenheiten zählen auch Sedimentbewegungen infolge von Strömungen. Im Gegensatz zu Anlagen an den Außenküsten, wo nach wenigen Jahren Zufahrtsrinnen versanden können, ist bei den regelmäßig befahrenen Häfen an der Boddenseite die Tendenz zum Versanden zumindest geringer, kann aber auch nicht völlig ausgeschlossen werden, wie das Beispiel Stagniess zeigt. Allerdings spielen neben den Sandverlagerungen bei der Verflachung der Häfen und Zufahrtsrinnen auch Stoffeintrag und organisches Wachstum (Schilf) eine Rolle.

Im Folgenden soll auf die **Nutzbarkeit der einzelnen Häfen** eingegangen werden. Der Hafen **Lassan** – er würde im Falle einer Landanbindung die wichtigste Rolle spielen – wurde vor einigen Jahren grundlegend saniert und ist mit modernen festen Steganlagen und darüber hinaus Schwimmstegen ausgestattet. Er ist unter allen Bedingungen sicher anzulaufen; größere Beeinträchtigungen durch Wellenschlag oder Wasserstandsänderungen sind nicht bekannt, auch wenn der Hafen eigentlich gegenüber dem Peenestrom ungeschützt liegt. Die landseitige Verkehrsanbindung ist gut, eine Erweiterung hinsichtlich der radwanderspezifischen Anforderungen dürfte ohne weiteres möglich sein.

Ähnliches gilt für den Hafen **Rankwitz** auf der gegenüberliegenden Seite des Peenestroms. Er dürfte – wieder für den Fall der Festlandsanbindung – auf der Inselfeite eine wichtige Rolle spielen. Auch hier lassen die vorhandene Hafeninfrastuktur nach der erfolgten Sanierung vor einigen Jahren (feste Pier, Schwimmsteg für niedrigere Fahrzeuge) und touristische Einrichtungen (Gaststätte, Toilette, Unterstellmöglichkeiten, gute Verkehrsanbindung an der Zufahrtsstraße zum Lieper Winkel) kaum Wünsche offen. Allerdings ist auch dieser Hafen nicht geschützt – die Zufahrt liegt direkt am Peenestrom. Größere Beeinträchtigungen sind aber auch hier nicht eingetreten.



Hafen Lassin mit Schwimmsteg



Hafen Rankwitz

Einschränkungen sind bereits für die weiteren bestehenden Häfen auf dem Lieper Winkel zu machen. Der Hafen **Warthe** wird derzeit nur von einigen Berufs- und Sportfischern benutzt. Er ist über weite Teile nur etwa einen Meter tief und neigt bei Niedrigwasser auch zum Trockenfallen. Einige vor dem Hafen versenkte Schiffswracks schützen ihn vor Wellen, die sich entlang des Peenestroms bei Nordwestwind über mehrere Seemeilen aufbauen können. Der Hafen ist grundsätzlich als sanierungsbedürftig einzuschätzen: Vertiefung des Hafenbeckens und der Zufahrt, Instandsetzung der zum Teil verfallenen Pier, Gestaltung der Zuwegung vom Ufer aus. Grundlegende touristische Infrastruktur (Toiletten, Unterstellmöglichkeiten, Imbiss u. ä.) fehlen vollständig und wären erst noch zu schaffen – eine Anbindung an das Energie- und Wasser-/Abwassernetz erscheint dank der Nähe zum Ort jedoch als realisierbar. Bei allen Nachteilen wäre der Hafen Warthe dennoch mit seiner günstigen Lage (kürzeste Entfernung zur Halbinsel Lütow) in die engere Wahl zu ziehen.



Hafen Warthe (Lieper Winkel)

Der zweite Hafen auf dem Lieper Winkel **Grüssow** ist in einem etwas besseren Zustand. Der Hafen und die Zufahrt sind für Kleinfahrzeuge ausreichend tief (ca. 1 Meter oder mehr), die Uferbefestigung macht einen zwar improvisierten, jedoch gebrauchsfähigen Eindruck. Touristisch relevante Einrichtungen fehlen auch hier vollständig, wären aber wegen der Nähe zum Ort realisierbar. Die Anfahrt von Land ist über die Dorfstraße und einen auch mit Fahrzeugen zu benutzenden kurzen Deichabschnitt gegeben. Die wasserseitige Zufahrt durch den Schilfgürtel hindurch ist ungeschützt gegen Nordostwinde, der Hafen dagegen ist tief in das Ufer eingeschnitten und liegt relativ geschützt und wird regelmäßig benutzt. Auch Grüssow ist – besonders für eine Verbindung nach Mittel-Usedom – als überlegenswert einzustufen.



Hafen Grüssow (Lieper Winkel)

Auf der Usedomer Seite kämen grundsätzlich mehrere Häfen für eine Einbindung in ein Fährliniennetz in Betracht. Der Hafen **Stagniess** wird auch von der Fahrgastschifffahrt genutzt, ist aber derzeit wegen der versandeten Zufahrt nur eingeschränkt nutzbar. Der Hafen ist landseitig gut erreichbar und bietet alle notwendigen touristisch relevanten Infrastruktureinrichtungen einschließlich Übernachtungsmöglichkeiten.

Der Hafen **Ückeritz** wurde ebenfalls vor einigen Jahren saniert, weist aber in der Zufahrt geringe Wassertiefen (z. T. weit unter einem Meter auch bei Mittelwasser) auf. Wenngleich auch hier die Anbindung und touristische Infrastrukturausstattung als sehr gut einzuschätzen sind, scheint eine Eignung wegen der problematischen Zufahrt auch für Boote mit geringem Tiefgang begrenzt zu sein.

Das gilt ähnlich auch für die Häfen **Zempin**, **Koserow** und **Loddin**. Unter der Maßgabe, dass auch bei mittleren Wasserstandsschwankungen ein Fährbetrieb aufrechterhalten werden soll, scheiden diese Häfen eigentlich aus, auch wenn sie landseitig gut erreichbar sind und die dazugehörigen Orte eine gute touristische Infrastrukturausstattung aufweisen.

Überlegenswert wäre dagegen der Hafen **Zempin-Rieck**. Die wasserseitige Zufahrt ist mit ungefähr zwei Metern günstiger (auch bei geringem Wasserstand), die landseitige Anbindung ist ebenfalls gut (direkt am Deich mit dem Radweg). Die Nähe zur Niemeyer-Holstein-Gedenkstätte und eine zentrale Lage auf Usedom lassen den Hafen als Alternative erscheinen, auch wenn Einrichtungen wie ein Imbiss oder Unterstellmöglichkeiten noch fehlen (die allerdings in der benachbarten Gaststätte Forsthaus Damerow vorhanden sind).

Die weiter nördlich gelegenen Häfen **Zinnowitz** und der Yachtanleger **Netzelkow** kämen grundsätzlich auch als Ausgangs- oder Zielorte für den Fährverkehr in Betracht. Sie werden bereits von der touristischen Schifffahrt angelaufen bzw. auch als Hafen für größere Sportboote genutzt und sind unter allen Umständen sowohl im Hafen selbst wie auch in den Zufahrten ausreichend tief. Eine notwendige Ausstattung ist entweder vorhanden oder kann ohne größere Probleme ergänzt werden. Die landseitige Anbindung ist gut (Zinnowitz) oder ausbaufähig (Netzelkow, notwendiger Ausbau des derzeitigen fahrradunfreundlichen Plattenweges).

Summarisch betrachtet, kommen ohne große Einschränkungen bereits jetzt in Frage: Rankwitz, Lasan, Netzelkow, Zinnowitz. Wasserbaumaßnahmen (Baggerung) wären notwendig in Ückeritz und Stagniess (Zufahrt), Warthe (Sanierung Pier, Zufahrt und Hafenbecken), Grüssow (Zufahrt und Hafen, geringerer Aufwand) sowie in größerem Umfang in Zempin, Koserow und Loddin.

4.1.2 Sonstige Anforderungen an die Hafeninfrastuktur

Zu beachten wäre auch, dass – abgesehen von der von den Touristen gewünschten Ausstattung (siehe Kapitel 3) wie Toiletten, Imbiss, Reparaturmöglichkeit, Unterstellgelegenheit und Fahrradständer usw. die Häfen mit folgenden Mindestausrüstungen zu versehen sind:

- Eine der Bordwandhöhe angepasste **Stelle zum sicheren Ein- und Aussteigen**. Am günstigsten wäre hier ein Schwimmsteg, da dieser unabhängig vom herrschenden Wasserstand immer gleich günstige Bedingungen bietet. Er müsste aber an mehreren Pfählen verankert sein und eine durch Geländer gesicherte Laufbrücke zum festen Ufer aufweisen. Notwendig wäre auch eine Grundausstattung mit Rettungsmitteln (Rettungsring mit Leine). Die in Grüssow bzw. Warthe vorhandenen flachen Uferbefestigungen würden bei Normalwasser auch die Anforderungen erfüllen. Die z.B. in Stagniess und Ückeritz vorhandenen höheren Bollwerke könnten dagegen problematisch sein und müssten ggf. durch Schwimmstege ergänzt werden.
- **Festmachmöglichkeit für die Boote**. Hier sollte der Tatsache Rechnung getragen werden, dass die Boote nicht nur über Nacht ohne Aufsicht festgelegt werden sollen (also seemännisch korrekt mit Vor- und Achterleine sowie Vor- und Achterspring), sondern dass auch für den schnellen Passagierwechsel ein einfach von einer Person bedienbares Leinensystem vorhanden ist. Das würde also bedeuten, ggf. standardisierte Poller auf den Schwimmstegen der Deckskonfiguration des Bootes anzupassen und entsprechend zu versetzen.
- **Minimale Serviceeinrichtungen für die Boote**. Hierunter würden Möglichkeiten fallen, laufende Unterhaltungsarbeiten am Boot auszuführen: Aufladen von Batterien, Ölwechsel, Auffüllen von Kraftstoff, Reinigen der Boote. Diese Einrichtungen müssen natürlich nicht in jedem Hafen vorhanden sein, sondern nur dort, wo die Boote über Nacht gelagert werden. Insbesondere für das Betanken sollten Improvisationen wie Bevorratung aus Kanistern u. ä. schon aus Umweltschutzgründen Ausnahmefälle bedeuten.

4.2 Schifffahrtsaspekte der geplanten Fährverbindung

In den folgenden Abschnitten soll geklärt werden, welche Zuständigkeiten für das Verkehren von Kleinfähren vorliegen, welche Bedingungen die Schiffe erfüllen müssen und welche Qualifikation die Besatzungen erfüllen müssen. Die Informationen wurden zusammengestellt unter Zuhilfenahme der Internetseiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (<http://www.wsv.de/>), des Bauministeriums von Mecklenburg-Vorpommern (http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Verkehr/Seeverkehr_und_Haefen/index.jsp) sowie mündlichen Informationen von Hr. KUHRIG, Hr. SIEGERT (ZUSK), Kpt. GENTZ (Seeberufsgenossenschaft), Kpt. NITSCH (WSA Stralsund). Weiterhin wurden die unter 4.2.1 angeführten Gesetze (unter Nutzung der juris-Datenbank <http://www.gesetze-im-internet.de/>) sowie Prospektmaterial der Bootshersteller incl. der Preislisten genutzt.

4.2.1 Grundsatzfragen

Die Einrichtung eines Fährbetriebes bedingt eine relativ große Vielfalt an zu beteiligenden Behörden und anderen Einrichtungen. Im Folgenden sollten die wichtigsten und unbedingt zu kontaktierenden Stellen vorgestellt werden.

Die **Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes** nimmt bei der Genehmigung eines Fährbetriebes gleich in mehrfacher Hinsicht eine zentrale Funktion wahr. Die Zentrale Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK) mit Sitz in Berlin ist für die technische Überwachung der eingesetzten Fahrzeuge (Einschätzung der generellen Eignung des Schiffstyps sowie des aktuellen technischen Zustands durch regelmäßige Besichtigungen) zuständig; von hier aus werden die erforderlichen Inspektionen der Fahrzeuge durchgeführt und Zertifikate ausgestellt. Allerdings nimmt die ZSUK nur Schiffe ab, die auf Binnengewässern eingesetzt werden; die Gewässer des Untersuchungsgebietes gehören jedoch noch dazu (Überlappungsbereich mit den Seegewässern).

Die **Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord** (WSD Nord, Sitz Kiel) bzw. das dieser unterstellte regional zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Stralsund genehmigen den Fährbetrieb (Schiffe und Anlegestellen) und prüfen die Eignung des Personals („Fährführerschein“). Außerdem sind ggf. Abgaben bei der Nutzung von Gewässern in Bundeseigentum an diese Behörde zu zahlen. Baumaßnahmen (sofern in Bundeswasserstraßen) sind durch das WSA zu genehmigen.

Die **See-Berufsgenossenschaft** wäre für den Fall, dass Fahrzeuge nicht durch die ZSUK abzunehmen wären, für die Überwachung von Eignung und technischem Zustand zuständig. Auch hier wären regelmäßige Besichtigungen der Fahrzeuge durch Sachverständige notwendig. Allerdings liegen die Gebührensätze nach eigenen Angaben deutlich über denen der ZSUK.

Auch die zuständige **Kreisverwaltung** (Ostvorpommern) nimmt eine zentrale Stellung ein. In ihrer Zuständigkeit liegen z.B. zu beantragende Baumaßnahmen an Land, die Anmeldung des Gewerbes sowie die Überwachung der Hygienevorschriften, falls es im Rahmen der Ausstattung der Fährstellen zur Ansiedlung gastronomischer Einrichtungen kommen sollte.

Das **Amt für Raumordnung** wäre für den Fall einzubeziehen, wenn Änderungen an den Flächennutzungsplänen notwendig sein sollten (z.B. Umwidmung von Flächen, die nicht als Verkehrsflächen ausgewiesen sind). Auch für raumrelevante Baumaßnahmen (z.B. Neubauten von Häfen) wären entsprechende Raumordnungsverfahren beim Amt für Raumordnung einzuleiten.

Das **Wirtschaftsministerium** (Referat Verkehr) nimmt die Funktion der obersten Hafenbehörde des Landes wahr und somit die Aufsicht über kommunale Häfen und Häfen in Zuständigkeit des Landes. Änderungen in den Hafennutzungen – dazu gehört auch die Einrichtung einer Fährlinie – wären mit dem entsprechenden Sachbereichsleiter abzustimmen.

Rechtliche Grundlagen (Auswahl):

Bundeswasserstraßengesetz	Binnenschifffahrtsgesetz
Binnenschifffahrtsgesetz	Wasserhaushaltsgesetz
Landeswassergesetz	Schifferdienstbuchgesetz
Binnenschifffahrtsordnung	Seeschifffahrtsstraßenordnung
Fährbetriebsverordnung	Verordnung Seefunkzeugnisse
Binnenschifferpatentordnung	Binnenschiffsuntersuchungsordnung
Rheinschifffahrtsuntersuchungsordnung	Hafenordnung MV
Kostenverordnung zum Bundeswasserstraßengesetz	

4.2.2 Anforderungen an die Fährschiffsführer und Verfügbarkeit von geeignetem Personal

Mit der Einrichtung von Fährlinien ist nicht nur die Erweiterung der touristischen Angebotspalette verbunden, sondern sekundär würden sich auch – zumindest in der touristischen Hauptsaison – mehrere neue Arbeitsplätze ergeben. Dieses wäre vor dem Hintergrund der prekären Arbeitsmarktsituation ausdrücklich erwünscht. Generell stehen bei der Überlegung, wer denn nun mit der Personenbeförde-

rung betraut werden soll, einerseits die notwendige Qualifizierungen und andererseits der Personenkreis aus der Region, der für diese Aufgabe grundsätzlich in Frage käme, zur Diskussion.

Grundsätzlich handelt es sich bei den Fährdiensten um eine gewerbsmäßige Personenschiffahrt. Genau genommen kämen hierfür nur Inhaber nautischer Patente in Frage. Da es sich bei den Gewässern um Überlappungsbereiche zwischen See- und Binnengewässern handelt, könnten sowohl Binnenschiffer- als auch Seepatente anerkannt werden (Binnenschifferpatente A oder C1 oder entsprechendes Seeschifferpatent). Zusätzlich wäre immer – um den Besonderheiten des Fährverkehrs Rechnung zu tragen – ein Führerschein zu erwerben. Dieser setzt neben dem Patent auch eine nachzuweisende Fahrzeit auf der Strecke sowie das praktisch nachzuweisende sichere Beherrschen des zum Einsatz kommenden Bootes voraus. Weitere Voraussetzungen sind ein vorhandenes Schifferdienstbuch, ein ärztliches Zeugnis des Arbeitsmedizinischen Dienstes sowie ein polizeiliches Führungszeugnis.

Der Führerschein wäre nach Beantragung durch eine theoretische und praktische Prüfung, für die die WSD Nord zuständig wäre, zu erlangen. Diese delegiert jedoch in der Regel die Zuständigkeit auf die WSA – im Fall des WSA Stralsund wurde angedeutet, dass man sich im Einzelfall die in Frage kommenden Personen genau ansehen würde und hinsichtlich der Voraussetzungen (Patente und Erfahrungen) einen gewissen Entscheidungsspielraum hätte. Z.B. würden statt der Seepatente auch Berufsfischereipatente anzuerkennen sein, wenn entsprechend Fahrzeit vorliegen würde, oder im Einzelfall auch Sportschifferpatente. Eine Prüfung (theoretisch wie praktisch) ist jedoch unumgänglich, kann aber in Stralsund abgelegt werden.

Aus wirtschaftlicher Sicht wichtig ist außerdem die Frage, ob das Fährfahrzeug mit einer oder mehr Personen besetzt werden muss. Entscheidend ist hier die Beförderungskapazität von 12 Passagieren: Alle Fahrzeuge, die mehr als 12 Personen befördern können, müssten ohnehin zwingend eine Besatzungsstärke von zwei oder mehr Besatzung aufweisen. Schon aus diesem Grund – ein weiterer Grund wäre die wesentlich aufwändigere technische Zulassung der Schiffe – sollten kleinere Varianten deutlich unter der 12-Personen-Grenze favorisiert werden.

Eine Besetzung mit zwei Personen würde aufgrund der dann zu zahlenden Vergütungen ohnehin nicht wirtschaftlich sein. Wenn man – wie z.B. in der Studie von Dr. Stadermann überlegt – in Absprache mit den Behörden als Zweitbesetzung Auszubildende einsetzen würde, hätte diese Variante auch Nachteile oder Probleme:

- Die Fährleute müssten dann auch noch als Ausbildungsbetriebe zugelassen sein. Das wäre vielleicht noch bei einem existierenden Fahrgastschiffunternehmen vorstellbar, nicht jedoch von einem ohnehin branchenfremden Quereinsteiger.
- Auch wenn der Unterricht an der Berufsschule, an dem die Auszubildenden teilzunehmen hätten, geblockt ablaufen würde, würden diese nicht für die gesamte Zeit zur Verfügung stehen. Für diese Zeiten müssten dann zusätzliche personelle Reserven bereitgehalten werden.

Angesichts der maritim-wirtschaftlichen Vorgeschichte der Region sind geeignete Kandidaten für die Fährbootsführer in folgenden Kreisen zu suchen: Fischerei, ehemalige Militärangehörige, sonstige ehemalige Seefahrer.

Von der ursprünglichen Idee, dass ortsansässige **Fischer** (wohlmöglich noch mit ihren eigenen Booten) im Nebenerwerb diese Aufgabe mit übernehmen sollten, ist Abstand zu nehmen:

- Die noch aktiven Fischer arbeiten in der Regel als Vollzeit-Fischer. Der Arbeitsablauf der Fischer passt nicht mit den Erfordernissen des Fährbetriebes zusammen. Die Fischer sind in der Hauptsaison in der Regel sehr früh und noch einmal abends unterwegs, um Netze und Reusen zu leeren. Wenn dann noch einmal ein voller Arbeitstag zur Personenbeförderung dazu käme, wäre die tägliche zumutbare Arbeitszeit bei weitem überschritten.
- Es muss unterstellt werden, dass ein Fischer, der jahrzehntelang nur Fischerei betrieben hat, nicht plötzlich das Dienstleistungsbewusstsein einer Tourismusfachkraft entwickelt. Diese

Auffassung mag zwar wie ein Vorurteil klingen, wurde aber mehrfach von den Einheimischen selbst bestätigt.

- Eine Mitnutzung der Fischereiboote ist unmöglich. Die gebräuchlichen Fischerboote sind zu schmal, weisen nicht genug Sitzgelegenheiten auf und sind nicht ausreichend gegen Spritzwasser geschützt. Außerdem ist es den Fischern kaum zuzumuten, täglich nach dem Fangen und Anlanden des Fisches eine Generalreinigung durchzuführen, um die Boote für die Personenbeförderung sauber zu haben.
- Generell kann nicht davon ausgegangen werden, dass die in der Regel vorhandenen niedrigen Fischereipatente (BKü) ausreichend für die Erteilung eines Fährführerscheins wären. Ausnahmen wären durch eine Einzelfallprüfung zu klären.

Nach Auflösung der ehemaligen 1. Flottille der Volksmarine in Peenemünde sind zahlreiche **Offiziere und Unteroffiziere** (immer noch) nicht abgewandert, sondern aus verschiedenen Gründen noch in der Region ansässig. Zu überlegen wäre, diesen Personenkreis gezielt für die Realisierung des Vorhabens anzuwerben. Vorteile würden sich wie folgt ergeben:

- Vorhandene nautische (Grund-)Kenntnisse. Selbst damals nicht direkt im seemännisch-nautischen Bereich eingesetztes Personal (Maschinenpersonal, Waffenleitpersonal usw.) hat im Rahmen der Ausbildung an der Flottenschule bzw. der Offiziershochschule eine solide seemännische Grundausbildung erfahren. Auf diesen Kenntnissen lässt sich – wie Erfahrungen anderswo gezeigt haben – auch nach Jahrzehnten noch aufbauen. Das sichere Führen eines Fährbootes dürfte nach einer kurzen Einarbeitungszeit kein Problem sein.
- Solides Sicherheitsbewusstsein. Das strikte Ausführen von Sicherheitsregeln ist für die Militärangehörigen Alltag gewesen. Sie dürften aus diesem Grund als sensibilisiert für das Befolgen von Vorschriften, deren Beachtung für die sichere Personenbeförderung von zentraler Bedeutung ist, gelten.

Problematisch könnte auch hier ein unterentwickeltes Dienstleistungsbewusstsein sein. Ehemalige Militärangehörige sind keine gelernten Tourismusfachkräfte und wären – z.B. in Fragen des täglichen Managements und des Umgangs mit Fahrgästen – ggf. zu schulen.

Als Problem könnte auch eintreten, dass die in der DDR bzw. beim DDR-Militär erworbenen nautischen Patente während der Rezession der Schifffahrt Anfang der 1990er Jahre aus Gründen der Chancenlosigkeit nicht rechtzeitig umgeschrieben wurden, nicht anerkannt wurden bzw. inzwischen erloschen sind. Hier wäre im Einzelfall zu prüfen, wie bei prinzipiell geeigneten Bewerbern eine einfache Lösung gefunden werden könnte. Es ist zu vermuten, dass diejenigen, die in der gewerblichen Schifffahrt oder bei Behörden eine Chance sahen, inzwischen wieder eine Anstellung gefunden haben. Aus diesem Grund könnte es natürlich sein, dass nur die „schwierigeren Fälle“ übrig sind.

Ein weiterer theoretisch geeigneter Personenkreis würde sich aus der Gruppe „**Vorruehändler**“ mit nautischen Erfahrungen ergeben. Hierunter wären Personen zu verstehen, die in nautischen Berufen gearbeitet haben und noch für einige Jahre (wieder) aktiv sein wollen. Als Voraussetzungen würden ein entsprechender Berufsabschluss (mit einem Berufspatent) oder ein entsprechendes Sportschifferpatent mit einer langjährigen praktischen Erfahrung – am besten in den Boddengewässern – sowie natürlich gesundheitliche Eignung notwendig sein (siehe Voraussetzungen für den Fährführerschein). Gegebenenfalls wären Personen aus diesem Kreis aus dem Binnenland anzuwerben, z.B. auch mit entsprechenden Lösungen „gegen Kost und Logis“. Vorteilhaft wäre zudem, dass dieser Personenkreis in der Regel ruhig und besonnen agiert und vielleicht sogar auch ein gewisses „Lokalkolorit“ ausstrahlt, was von Touristen gut angenommen werden dürfte.

Außer den nautischen Patenten wäre von den als Fährführer vorgesehenen Personen auch ein Seefunkzeugnis zu erwerben, was sie zur Teilnahme am UKW-Seefunk im GMDSS berechtigt (*Short Range Certificate* für digitales Selektivrufverfahren).

4.2.3 Auswahl von geeignetem Bootsmaterial

Grundsätzlich ist nach den geführten Gesprächen (Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund, Zentrale Schiffsuntersuchungskommission des Bundeswasserstraßenverwaltung in Berlin, See-Berufsgenossenschaft) einzuschätzen, dass es nicht unstrittig ist, wie ein für den Fährbetrieb zulassungsfähiges Fahrzeug auszusehen hätte.

Aus Sicht eines **optimalen Betriebsablaufes**, der sich z.B. aus der Nachfrage der Touristen ergibt, erscheinen folgende Rahmenbedingungen wichtig:

- Die tolerierte Wartezeit bis zur nächsten Fährüberfahrt beträgt maximal eine Stunde (und dann nur, wenn „ablenkende“ Infrastruktur vorhanden ist). Das bedingt, wenn man von einer Entfernung von maximal 5 Seemeilen und etwas Zeitreserve zum Ein- und Aussteigen und Verladen der Fahrräder ausgeht, eine Geschwindigkeit von 6 Seemeilen pro Stunde (für den Fall, dass pro Fährlinie zwei Boote gegenläufig verkehren) oder sogar 12 Seemeilen pro Stunde (für den Fall, dass nur ein Boot eingesetzt ist und daher in einer Stunde hin und her fahren muss). Ein sehr wirtschaftlich fahrendes Boot (reine Verdrängungsfahrt, füllige Form, Antrieb über Dieselmotor mit geringer Leistung) müsste aus der empirisch ermittelten Gleichung zur Berechnung der theoretischen Rumpfgeschwindigkeit Fahrzeugen in Verdrängungsfahrt (Froude'sche Formel) für den Fall 6 Seemeilen/h rund 6,1 m Wasserlinienlänge, für den Fall 12 Seemeilen/h schon 24,4 m Wasserlinienlänge aufweisen. Schon aus dieser Konstellation ergibt sich, dass für eine Verbindung entweder ein schnelleres Boot (dann in Gleitfahrt) oder zwei langsamere Boote gleichzeitig eingesetzt werden müssen.
- Das Boot müsste auf jeden Fall Platz für die Personen und Fahrräder bieten; mindestens der (Sitz-)Platz für die Passagiere müsste überdacht sein und vor Regen und Spritzwasser schützen. Die Fahrräder müssen gegebenenfalls auch festzubinden sein, um unter allen Umständen ein Umstürzen während der Fahrt und ein daraus folgendes Instabilwerden des Bootes zu verhindern. Entsprechende Vorrichtungen zum Fixieren der Räder müssten gegebenenfalls nachgerüstet werden.
- Aus Gründen der Rentabilität sollte die Zahl der zu befördernden Passagiere mindestens bei 6 liegen, da ausgehend von der Überlegung, dass auch das leere Boot in Betrieb Kraftstoff verbraucht, höhere mögliche Passagierzahlen günstiger sein dürften. Angesichts der angetroffenen Gruppengröße erscheint eine Passagierzahl von 6 – 8 als optimal.

Aus rein **betriebswirtschaftlicher** Sicht wären folgende Aspekte wichtig:

- Das Boot sollte hinsichtlich des Anschaffungswertes dem Zweck angepasst sein, da notwendige Abschreibungen in die Wirtschaftlichkeitsberechnung mit einzubeziehen wären. Wichtig wäre eine solide Ausführung, damit auch die Beförderung der Fahrräder mit häufigem Ein- und Ausladen nicht zu viele Spuren hinterlässt. Eine luxuriöse Ausstattung des Fahrgastinnenraumes mit Polstern usw. ist dagegen unzweckmäßig.
- Die Motorisierung sollte so ausgelegt sein, dass die angestrebten Geschwindigkeiten zur Einhaltung des Fahrplanes in einem verbrauchsoptimierten Drehzahlbereich des Motors erreicht werden. Bei der Beschaffung der Boote sollten Empfehlungen der Konstrukteure und Händler zur Motorisierung diesbezüglich Beachtung finden; wobei die Motorisierung am unteren Limit genau so wie eine Übermotorisierung unzweckmäßig sind, da am unteren Limit zur Einhaltung des Fahrplanes unter Vollast (mit entsprechend hohem Kraftstoffverbrauch) und am obe-

ren Limit ggf. untermourig (zwar unter geringerem Verbrauch, aber verschleißintensiver) gefahren werden müsste.

- Das Boot sollte pflegearm sein. Die notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen im Winter sollten sich – zumindest in den ersten Betriebsjahren – auf Reinigungsarbeiten, die Konservierung des Antriebssystems, die Erneuerung der Farbanstriche (Antifouling) und kleinere Reparaturen beschränken. Holzteile, die spezieller Pflege bedürfen und schnell verschleifen, werden auf den kurzen Fahrstrecken gar nicht von den Fahrgästen wahrgenommen und dürften hier überflüssig sein. Auch unter der Maßgabe, dass die Arbeitskräfte vorhanden und im Winter kostenneutral mit den Überholungsarbeiten beschäftigt werden könnten, schlägt immer noch der Materialbedarf zu Buche.

Aus Sicht der **Schiffssicherheit** (und damit sind Forderungen der ZSUK bzw. auch des WSA gemeint) wären folgende Aspekte wichtig:

- Das Boot muss in Dimensionierung und Bauausführung den Boddengewässern angepasst sein. Dazu gehört eine Mindestfreibordhöhe von ca. 60 cm oder mehr, damit der Wellenschlag nicht unmittelbar in das Boot gelangt und die Schwimmelage gefährdet. Die Anforderungen an die Seetauglichkeit wurden durch das WSA höher eingeschätzt als durch die ZSUK.
- Außerdem muss wenigstens der vordere Teil des Boots gedeckt sein (Backdeck, Schlupfkajüte o. ä.), damit Spritzwasser ebenfalls nicht in das Boot gelangen kann. Ideal wäre der Status „unsinkbar“, z.B. durch Ausschäumen der Hohlräume zu erreichen; das ist jedoch nicht Bedingung.
- Das Boot muss für die vorgesehene Personenzahl zugelassen sein (am besten wären hierfür im Rahmen der Konstruktion erfolgte Stabilitätsberechnungen und die Bauartzulassung durch eine Klassifizierungsgesellschaft, z.B. Germanischer Lloyd, Norske Veritas o. ä.).
- Die Ausrüstung muss entsprechend konfiguriert sein: UKW-Funkgerät, Radargerät (kein Zwang, empfehlenswert), GPS, Sicherheitsausrüstung (zugelassene und aktuell geprüfte kollektive und individuelle Rettungsmittel, Seenotsignale entsprechend des Fahrtgebietes, bauartgeprüfte Schall- und Lichtsignalmittel, Feuerlöschschrüstung entsprechend der Maschinenanlage und Lenzeinrichtungen usw.). Zu beachten ist außerdem, dass Teile dieser Ausrüstung jährlich oder alle zwei Jahre – egal ob benutzt oder nicht – ausgetauscht oder nachweislich gewartet werden müssen.

Für das Beschaffen von Bootsmaterial, das diesen Anforderungen entspricht, sind grundsätzlich folgende **Varianten** denkbar:

- Beschaffung von Neubooten (Typ „Arbeits- oder Angelboot“),
- Beschaffung von entsprechenden Gebrauchtbooten,
- Beschaffung von Gebrauchtbooten anderer Typen (ehemalige Fischereifahrzeuge, Behördenfahrzeuge usw.).

Die **Variante 1 (Neuboot)** hat folgende **Vorteile**:

- Die auf dem Markt befindlichen Boote sind bewährte Konstruktionen, es dürfte keine Probleme bereiten, für diese Boote eine Zulassung als Fährfahrzeuge für das ganz bestimmte Einsatzgebiet zu bekommen.
- Ein Neukauf senkt das Risiko, dass versteckte Mängel auftreten. In der Regel ist eine Garantie auf das Produkt über zwei Jahre inbegriffen.

Allerdings – vor allem aus wirtschaftlicher Sicht – gibt es auch **Nachteile**:

- Die Neubootpreise sind gerade für Boote in diesem Sektor sehr hoch.
- Der Wertverlust ist besonders in den ersten Jahren außerordentlich hoch und bei den marktüblichen Preisen nicht zu unterschätzen. Falls das Projekt scheitern und ein Wiederverkauf der Fahrzeuge aus der Konkursmasse heraus notwendig werden sollte, ist ein vernünftiger Erlös fraglich.

Folgende **Hersteller** bieten mögliche Fahrzeuge an (Auswahl):

Darek Co. (Polen)	Arvor (Belgien)	Silver (Finnland)	Buster (Finnland)
Beneteau (Frankreich)	Ryds (Schweden)	Bella (Italien)	Quicksilver (Polen)
Botnia (Finnland)			

Die Boote sind in der Regel wie folgt **konfiguriert** (siehe auch Beispielabbildungen):

- relativ hohes Freibord, kleines Längen-Breiten-Verhältnis
- Schlupfkajüte vorn mit einfacher Sitzgelegenheit für die Fahrgäste
- integrierter Steuerstand, nach achtern offen
- größere Pflucht mit Sitzgelegenheit außen bzw. auch Staumöglichkeit für die Fahrräder.

Als **Beispielpreise** sollen hier einmal angeführt sein (Preise von 2006 bzw. 2007)

- Quicksilver 630 Pilothouse (6 Personen, mit Motor): 28.760 €
- Arvor 210 mit 50 PS-Di-Motor (6 Personen): 30.750 €
- Arvor 210 mit 100 PS-TDi-Motor (6 Personen): 35.900 €
- Arvor 250 AS mit 210 PS-TDi-Motor (8 Personen): 64.500 €
- Silver Dorado ohne Motor (7 Personen): 18.980 €
- Silver Star Cabin mit 120 PS-TDi-Motor (7 Personen): 48.950 €



Beispiele für die Konfiguration geeigneter Boote für den Fährverkehr: Schlupfkajüte und größeres Cockpit zum Transport der Fahrräder und Passagiere

Die meisten Angebote enthalten nur eine Mindestausstattung, z. T. ist nicht einmal BSH-geprüfte Beleuchtung enthalten. In der Regel wäre eine Nachrüstung folgender Größenordnung vorzusehen (Auswahl der wichtigsten Posten, Preise aus den Yacht-Zubehörkatalogen, 2007)

- Seemännische Grundausrüstung (Fender, Festmacherleinen, Bootshaken usw.): 1000 €
- Anstriche (Osmoseschutz, Antifouling für eine Saison): 1000 €
- Rettungsinsel für 8 Personen: 2400 €
- Rettungskragen für 8 Personen: 320 €
- Seenotsignalmittel: 200 €
- Signalmittel (Ankerball, Flaggensatz, Schallsignalmittel): 200 €
- Feuerlöscher: 200 €
- Verbandkasten: 70 €
- Lenzpumpen (2 unabhängige, leistungsfähig, bauartzugelassen, mit Zubehör): 1000 €
- Funkgerät UKW mit DSC-Controller, zusätzlicher Batterie, GPS-Gerät: 1000 €
- Radargerät: 1500 €
- Echolot: 300 €
- Seekarten, Zubehör: 200 €
- Anker mit Kette und/oder Leine: 500 €
- Zubehör, Reserveteile usw. für Motor: 500 €

Variante 2 (Gebrauchtboot) hat ebenfalls **Vorteile**:

- Die auf dem Markt befindlichen Boote sind bewährt.
- Der Preisvorteil könnte verlockend sein, vor allem, wenn das Boot nicht zu alt ist und noch einen hohen Restwert hat.

Nachteilig wäre auf jeden Fall:

- Gebrauchtboote dieser Typen sind – wie eine über mehrere Monate im Herbst vorgenommene Beobachtung der Gebrauchtboot-Annoncen in den einschlägigen Bootsmagazinen ergab – auf dem Gebrauchtbootmarkt selten. Derartige Boote werden in der Regel so lange genutzt, bis eine Neuanschaffung unbedingt notwendig ist. Modeerscheinungen, die im Sportbootsektor schnell nach wenigen Jahren zum Neukauf führen, sind bei Arbeitsbooten nicht relevant.
- Damit verbunden muss die Frage gestellt werden, ob es realistisch ist, mehrere baugleiche Gebrauchtboote zu finden. Das sollte aber wegen der Austauschbarkeit von Ersatz- und Verschleißteilen angestrebt werden.
- Gebrauchtboote bergen grundsätzlich – insbesondere wenn sie aus dem Arbeitsboot-Sektor mit entsprechend höheren Belastungen der Rümpfe und Laufleistungen der Antriebssysteme stammen – die Risiken versteckter Mängel besonders im Bereich Rumpf und Antriebssystem. Die Gewährleistungsfristen sind – wenn beim Kauf überhaupt auszuhandeln – deutlich kürzer.

Auf einzelne Typen und ihre spezifischen Vor- und Nachteile kann hier verständlicherweise nicht eingegangen werden. Auch zu Preisen können hier keine Angaben gemacht werden, da ein Gebrauchtbootmarkt quasi nicht existiert. Eine Nachrüstung analog der o. a. Tabelle ist auch für diese Variante notwendig.

Auch **Variante 3** (Gebrauchtkauf **ehemaliger Berufsfahrzeuge** von Behörden und Fischerei) bietet **Vorteile**:

- Behördenfahrzeuge (ehemalige Polizei-, Zoll- oder BGS-Fahrzeuge) sind relativ zahlreich auf dem Markt.
- Sie sind in der Regel sehr solide gebaut und oft auch nach Jahrzehnten intensiver Nutzung immer noch in einem guten Pflegezustand.
- Einige von ihnen haben bereits eine Zulassung als Fahrgastschiff, falls sie über dem Limit von 12 Personen liegen sollten. Für eine Weiterverwendung wäre das geradezu ideal.
- Diese Fahrzeuge strahlen einen gewissen Reiz aus.

Folgende **Nachteile** würden in die Rechnung einzubeziehen sein:

- Auch diese Fahrzeuge sind – wahlmöglich in mehreren baugleichen Exemplaren – wahrscheinlich nicht beschaffbar.
- Aufgrund ihres speziellen Zwecks sind diese Fahrzeuge oft mit entsprechend verbrauchsintensiven Motoren übermotorisiert, die in niedrigen Drehzahlbereichen stärkerem Verschleiß ausgesetzt sind.
- Die Fahrzeuge sind in der Regel für die in Frage kommenden Häfen zu groß und haben zu viel Tiefgang.
- Die anderen in Variante 2 aufgeführten Nachteile gelten analog.
- Fischereifahrzeuge („Heuer-Typ“) sind nach Meinung des WSA und der ZSUK nicht zulassungsfähig (offen, zu schmal) und scheiden damit aus. Außerdem dürften sie auch zu langsam sein und – selbst nach erfolgtem Umbau – nicht genug Platz und Komfort bieten.

Derzeit sind aus der Gruppe regelmäßig folgende Typen auf dem Gebrauchbootmarkt zu finden, die sich grundsätzlich eignen würden:

- Motorbarkasse Typ 407 (relativ großes Fahrzeug für bis zu 20 Personen, hohe Stückzahlen von über 60 zwischen 1975 und 1985 gebauten Einheiten, fast alle noch in Betrieb, robuster Bootskörper, sparsamer Dieselmotorantrieb).
- Behördenboot Typ Kontrollboot 12 (kleiner für ca. 8 bis 10 Personen, flachgehend, Kajüte und großer Laderaum, sparsamer Dieselmotorantrieb, robust).
- Barkasse/Verkehrsboot 066 (schnelles Gleitboot, für ca. 10 Personen, Kajüte, großer Laderaum, flachgehend, schnelle Dieselmotoren, ebenfalls hohe gebaute Stückzahlen).
- Typ „Hamburger Hafenbarkasse“, für bis zu 40 Personen zugelassen, sehr zahlreich gebaut (mehrere 100 Stück), auf fast allen Gewässern etabliert.

Auch hier soll wieder auf eine ausreichende Ausstattung entsprechend der o. a. Aufstellung hingewiesen sein. Wegen der größeren Boote und der leistungsfähigeren Ausstattung darf die Summe verdoppelt werden.

4.2.4 Formalitäten und Zulassungsvoraussetzungen für die Schiffe

Problematisch ist bei den größeren der ehemaligen Behördenfahrzeuge, dass mit mehr als 12 zu befördernden Personen eine Einordnung als Fahrgastschiff drohen kann. Das hätte zur Folge, dass

- die Besatzung aus zwei Personen bestehen muss,
- als Antrieb nur ein Dieselmotor in Frage käme (wegen der verschärften Abgasvorschriften wäre ggf. auch eine Remotorisierung notwendig),
- das Schiff aus Stahl bestehen müsste,

- ein Klassezeugnis auszustellen ist (Germanischer Lloyd, ca. 2000 €),
- ein Sachverständigengutachten zum Nachweis der Stabilität für verschiedene Beladungsfälle notwendig wäre, und
- eine amtliche Schiffsnummer erteilt werden muss.

Darüber hinaus – und hier folgt eine Aufzählung der auf das Schiff bezogenen Formalitäten – wären durch den Schiffseigner auch für den Fall, dass das Schiff nur eine Zulassung als Fähre hätte und nicht mehr als 12 Personen befördern sollte, zu erbringen:

- ein Schiffsattest (stellt ZSUK aus),
- eine Besatzungsbescheinigung (dto.),
- ein Nachweis über die Prüfung von Feuerlöschern und anderen Sicherheitsausrüstungen,
- eine Eintragung im Schiffsregister (Amtsgericht),
- ein Flaggenzeugnis (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie), sowie
- die Abnahme durch das WSA (in der Regel alle 2,5 Jahre).

Die Gebühren bewegen sich in Abhängigkeit der Schiffsgröße in der Größenordnung zwischen 2000 und 5000 €

4.3 Szenarienentwicklung für den Betrieb der Fährlinien

Grundlage für ein wirtschaftliches Betreiben einer Fährlinie ist, dass die Kosten wenigstens durch die Einnahmen gedeckt werden. Ausgabenseite wie auch Einnahmeseite sind von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, die in ihrer Kombination unzählige Varianten ermöglichen. Im Folgenden werden Aufstellungen für Ausgaben und Einnahmen zunächst separat unter Einbeziehen der wichtigsten Faktoren erstellt und dann erst miteinander in Beziehung gesetzt und einer endgültigen Bewertung unterzogen.

In den folgenden Hochrechnungen wurde die Situation stellvertretend für ein Boot analysiert. Selbst wenn es also mehr als eine Linie geben sollte, so dürfte sich die Situation nicht grundlegend ändern; die Berechnungen wären auch für mehrere Linien anwendbar.

Nicht berücksichtigt werden in den Szenarien:

- Umbauten an den Häfen einschließlich Baggerarbeiten (hierfür wären weitergehende Untersuchungen unbedingt notwendig), sowie
- die von den Touristen wahrscheinlich nachgefragten Einrichtungen an den Anlegestellen (Toiletten, Fahrradständer, Imbiss, Überdachung usw.); hierfür wären gesonderte Finanzierungspläne zu erstellen. Mit dem eigentlichen Fährbetrieb haben diese Anlagen jedoch nichts zu tun.

4.3.1 Szenarien für die anfallenden Kosten

Zu a) Kosten für die Anschaffung des Bootsmaterials (Finanzierung, Zinsen usw.)

Es ist kaum vorstellbar, dass die unter 4.2.3 genannten Summen für das Anschaffen der Boote – und das auch noch für mehrere Exemplare – in einem Stück aufgebracht werden können. Für eine somit notwendige Finanzierung würden sich also folgende Varianten anbieten:

- Finanzierung aus öffentlichen Mitteln zu 100 %. Hierfür wären weder Rücklagen noch Zinsen aufzubringen. Inwiefern diese Variante realistisch ist, kann nicht festgestellt werden.

- Finanzierung über einen öffentlich geförderten (zinslosen) Kredit, z.B. über eine Laufzeit von 10 Jahren. Hierbei müssten dann jährlich Gelder für die Tilgung des Kredits in Höhe von 10 % der Investitionssumme zurückgestellt werden.
- Finanzierung über einen Kredit zu marktüblichen Konditionen. Hierfür wäre ein derzeit üblicher Zinssatz von mindestens 8 % p. a. einzuplanen. Das Geld für die Tilgung und zusätzlich die Zinsen wären zu erwirtschaften.

Je nach Boot ist mit einem Anschaffungspreis allein für das Zubehör je Boot von 10.400 € auszugehen, das selbstverständlich auch finanziert werden muss.

Zu b) Kosten für den laufenden Betrieb der Boote

Die laufenden Kosten gliedern sich auf in verschiedene Bereiche, die in unterschiedlichen Zeitfenstern auftreten und zu berücksichtigen sind: täglich, wöchentlich, monatlich und für die gesamte Saison bzw. für ein Bilanzjahr. Das wären für die weiteren Rechnungen 200 Tage, 30 Wochen und 7 Monate. Es wird davon ausgegangen, dass ein Fährverkehr nach Fahrplan durchgeführt wird, der nicht unterbrochen wird und eine Abfahrt vom Hafen A alle Stunde beinhaltet – bei einer durchschnittlichen Entfernung von 5 Seemeilen wäre eine Geschwindigkeit von 12 Knoten notwendig, um Reservezeit zum Ein- und Ausladen zu haben, die Geschwindigkeit ist mit den Booten ohne Probleme zu erreichen und in den Berechnungen zugrunde gelegt. (Unterbrechungen etwa wegen Schlechtwetter dämpfen zwar die Ausgaben, bringen aber auch keine Einnahmen.)

Kosten für **Kraftstoffe** sind ein erheblicher Faktor. Sinnvoll ist hier eine Kalkulation nach Betriebstagen. Nicht unerheblich ist, ob die Betreiber der Boote den Dieselmotorkraftstoff

- zum Preis für Großabnehmer (üblich sind Lieferungen von 50 – 70 hl; entsprechende Lagerungsmöglichkeiten müssten geschaffen werden und würden zusätzliche Kosten verursachen) oder
- zu normalen „Tankstellenpreisen“ (auch hier wären in kleinerem Umfang Lagerungsmöglichkeiten zu schaffen, denn Wassertankstellen gibt es auf dem Lieper Winkel und den umliegenden Häfen nicht) beziehen.

Im Frühsommer 2007 lag der Abgabepreis für Großabnehmer bei ca. 108 €/100 Liter; für Kleinabnehmer bei 119 €/100 Liter (mit diesen Werten wird im Folgenden unbeachtet der inzwischen erfolgten Steigerungen kalkuliert).

Die laufenden Kraftstoffkosten werden wesentlich vom Verbrauch der Boote pro Stunde bestimmt, der eine Funktion der Motorenleistung ist. Ein „normaler Fährtag“ würde eine effektive Laufzeit der Motoren von ca. 10 Stunden bedeuten (zumeist Fahrt mit „Marschfahrt“, also bei optimaler Drehzahl, ca. 75 % der Maximaldrehzahl). Der Verbrauch moderner Dieselmotoren (z.B. Volvo Penta - Bootsdiesel, die folgenden Werte sind den Produktdatenblättern für einzelne Motoren entnommen) ist wie folgt zu kalkulieren und als Kostensatz pro Betriebstag zu berechnen:

- | | | | |
|--------------|--------|---------|--------------|
| • bei 75 PS | 10 l/h | 100 l/d | 108 €/ 119 € |
| • bei 110 PS | 13 l/h | 130 l/d | 140 €/ 154 € |
| • bei 130 PS | 16 l/h | 160 l/d | 172 €/ 190 € |
| • bei 160 PS | 25 l/h | 250 l/d | 270 €/ 297 € |

Nicht unerheblich ist auch die jährliche Preissteigerungsrate, die besonders in der touristischen Hauptsaison Auswirkungen zeigt und nach Auskunft der Mineralölindustrie mit ca. 5 % anzusetzen ist. Bei den Szenarien sollen diese Steigerungsraten aber nicht weiter beachtet werden, man sollte aber bedenken, dass die Ausgaben nicht konstant bleiben, sondern stetig steigen, und diese Tendenz in eine Entscheidungsfindung für oder gegen die Idee mit einbeziehen.

Neben Kraftstoff sind noch **weitere Betriebsstoffe** in die Ausgaben einzuordnen, z.B. für Motorenöl. Es kann bei den hohen Laufleistungen der Bootsmotore nicht davon ausgegangen werden, dass – wie z.B. im Freizeitbereich – ein Motorenölwechsel einmal jährlich genügt. Die Hersteller der Motoren schreiben Ölwechselfristen im Bereich von 50 bis 100 Betriebsstunden vor; gemittelt würde das also einmal wöchentlich bei 10 Betriebsstunden täglich bedeuten! Üblich sind Füllmengen von 2 bis 5 Litern (je nach Motorengröße). Bei großen Gebindemengen (ganze Fässer) ist ein derzeitiger Preis von ca. 9 €/ Liter anzusetzen. Pro Einsatzwoche wären also Kosten für Öl von 18 ... 45 € zu kalkulieren.

Bei Getriebeöl sind ebenfalls deutlich kürzere Wechselrhythmen als bei Sportbooten anzusetzen. Hierbei ist von einem monatlichen Wechsel auszugehen. Die Füllmengen betragen in der Regel rund 1 Liter; bei einem Literpreis von 10 € ist mit Kosten von rund 10 € pro Monat auszugehen.

Die vergleichsweise hohen Laufleistungen der Motoren bedingen einen höheren Verbrauch an Verschleißteilen und sonstigen Verbrauchsmitteln. Dazu zählen Dichtungen, Filter, Keilriemen als typische Verschleißteile wie auch Kühlwasseradditive, Stevenrohrfett, Silikonspray usw. Ein genauer Verbrauch ist nicht vorhersehbar; mit Kosten von ca. 200 € pro Saison ist – bedingt durch die hohen Laufleistungen – jedoch zu rechnen.

Für den Betrieb der Boote fallen aber noch **weitere Kosten** über die Saison an. Selbst wenn der Bootsführer im Frühjahr und Herbst Wartungsarbeiten am Boot übernimmt, fallen unvermeidbare Kosten an (wieder je Boot gerechnet):

- Krankkosten für Auf- und Abslippen 100 €
- Farben, Pflegemittel und sonstige Verbrauchsmittel 500 €
- Für die Wartung der Rettungsgeräte bzw. den Neukauf von Seenot-Signalmunition 500 €

Falls nicht eine kostenneutrale **Winterlagerung** möglich sein sollte (z.B. auf Privatgrundstück oder kommunaler Fläche), müssten zusätzlich Winterlagerkosten im Freilager von 15 ... 20 €/ Quadratmeter Fläche kalkuliert werden, also z.B. 8 m Länge und 3 m Breite = 360 ... 480 €

Notwendig ist auf jeden Fall eine **Haftpflichtversicherung**; sinnvoll wäre außerdem eine Kaskoversicherung. Versicherungsbeiträge sind allerdings kaum pauschal zu ermitteln; die Versicherungsunternehmen erstellen nur für konkrete Fälle Angebote. Laut See-BG-Mitarbeitern und Mitarbeitern der ZSUK sind Kosten allein für Haftpflichtversicherung – immerhin handelt es sich um Fahrzeuge mit Personenbeförderung – von bis zu 5.000 € jährlich zu kalkulieren; zusätzlich für Kaskoversicherungen noch einmal 2.000 €

Laut Aussagen der ZSUK sind – pro Jahr gerechnet – **Besichtigungsgebühren** von ca. 100 € zu kalkulieren.

Zu c) Personalkosten

Die Anforderungen, die an den bzw. die Bootsführer gestellt werden, wurden bereits umrissen. Für die Kalkulation der Personalkosten wird davon ausgegangen, dass das Personal analog zu vergleichbaren Arbeitsstellen im öffentlichen Dienst (Bund, Land oder Kommunen) bezahlt wird.

Das BAT-Gesetz sieht für vergleichbare Tätigkeiten je nach Qualifikation (also je nach vorhandenem Nautischem Patent) eine Einstufung in die Gehaltsgruppen Vc oder Vb vor. Entsprechende Einstufungen werden z.B. auch in laufenden Stellenausschreibungen der Wasser- und Schifffahrtsbehörden angeboten. Nach Überleitung in die TVöD bzw. TV-L würde das einer Entgeltgruppe von 6 oder 8 entsprechen; allerdings sind die Untergruppen von 1 bis 6 einzelfallabhängig und nicht genau pauschal zu berechnen. Als Basis wird die so genannte Obergrenzentabelle des BMBF angenommen, die analog

auf andere Fälle angewandt werden kann und die die Personalkosten Brutto und mit Arbeitgeberanteil (also die wirklich anfallenden Kosten) ausweist

- Entgeltstufe E 8: 2.533 €/Monat
- Entgeltstufe E 6: 2.328 €/Monat

Es ist nicht davon auszugehen, dass während der Wintermonate der Fährbetrieb aufrechterhalten wird. Wenn man die touristische Saison mit der Zeit von April bis Oktober ansetzt und zusätzlichen einen Monat Arbeit für Wartungsarbeiten am Schiff kalkuliert, würde eine achtmonatige Beschäftigung pro Kalenderjahr zugrunde gelegt werden. Für die übrigen Monate würde das Beschäftigungsverhältnis auszusetzen sein; ob eine Überbrückung aus Mitteln der Agentur für Arbeit möglich wäre, müsste geprüft werden. Für die einzelnen Gehaltsstufen wären also zu kalkulieren:

- Entgeltstufe E 8: 20.264 €/Saison
- Entgeltstufe E 6: 18.624 €/Saison.

Auch bei den Personalkosten sollte berücksichtigt werden, dass entsprechend den Erfahrungen der letzten Jahre Steigerungen einzuplanen sind. Eine Aufstellung der Hans-Böckler-Stiftung z.B. weist für die letzten Jahre im Bereich Transport- und Verkehr jährliche Tarifsteigerungsraten zwischen 1,7 und 3,0 % aus; eine mittlere Steigerungsrate von 2 % scheint realistisch zu sein. Diese Steigerungsraten sind nicht mit in den Szenarien berücksichtigt, sollten aber „im Hinterkopf behalten“ werden und auch in die Entscheidung für oder wider integriert werden.

d) Vorstellung von drei möglichen Ausgabeszenarien

Für die 3 Szenarien (eine genaue Aufstellung der Rahmenbedingungen und der Kosten befindet sich im Anhang 2) wurden folgende Jahresausgaben hochgerechnet:

- **Szenario A1 („günstigstes Szenario“): 49.234 €**
- **Szenario A2 („mittleres Szenario“): 60.264 €**
- **Szenario A3 („ungünstigstes Szenario“): 75.207 €**

Varianten für alle Szenarien:

- **höhere Einstufung des Personals (E 8) bedeutet Mehrkosten von 1.640 €jährlich**
- **Kosten für Winterlager fallen an: Mehrkosten von 360 €**

4.3.2 Szenarien für die Einnahme-Seite

Einnahmen fallen ausschließlich durch Fahrgastentgelte an. Bereits für die Höhe des Entgelts ergeben sich zwei Varianten, die aufgrund der Befragungsergebnisse als überlegenswert einzustufen sind: Es waren deutliche Mehrheiten für einen Preis von 3 € pro Person nebst Fahrrad, aber auch für einen Preis von 5 € für die gleiche Leistung aufgetreten. Beide Varianten sollten in den Szenarien berücksichtigt werden. Grundsätzlich ist – verglichen mit den anderen Fährverbindungen für Preise von mehr als einem Euro für Fahrstrecken von weniger als einem Kilometer, ja manchmal nur wenigen 100 Metern – der Preis selbst von 5 € als niedrig anzusetzen, aber schließlich reguliert der Preis – wenn er einen Schwellenwert überschreiten sollte – fast alles.

Anders als bei den Ausgaben, die wegen der Bindung an den Fahrplan immer gleichartig anfallen (schlimmstenfalls auch bei völlig leerem Schiff, sofern die Fahrt aus Witterungsgründen nicht ganz abgesagt wird), sind die Einnahmen nicht so stetig über das Betriebsjahr verteilt, sondern zeitlich in verschiedener Zyklizität stark gestaffelt. Hieraus ergeben sich weitere Varianten für die Szenarien.

Varianten treten sowohl zwischen Wochentagen und Wochenenden auf wie auch zwischen einzelnen Monaten (Haupt- und Nebensaison), darüber hinaus ist ein Tagesgang zu erwarten. Außerdem sind Schlechtwettertage mit Regen einzurechnen, an denen zwar ein Fährbetrieb stattfindet (stattfinden

muss), aber kaum Passagiere unterwegs sein dürften (auch das hat die Befragung ergeben, bei der an einem Regentag tatsächlich so gut wie keine Radfahrer unterwegs waren).

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der Bekanntheitsgrad der Fährverbindungen unter den potenziellen Passagieren einen erheblichen Einfluss auf die Auslastung haben wird: Derjenige, der nicht weiß, dass es die Fährverbindung gibt, wird sie auch nicht nutzen. Ein Korrekturfaktor für diesen „Marketingeffekt“ kann aber allenfalls geschätzt werden, wird aber nicht weiter berücksichtigt.

a) Typisierung der Betriebstage

Die Erfahrungen aus der im Herbst 2006 durchgeführten Befragung haben ergeben, dass in der Hauptsaison (Kernferienzeit Juli/August sowie Pfingstferien und Herbstferien) an den Wochenenden wie auch in der Woche mit einem gleich bleibend hohen Aufkommen gerechnet werden kann. Auch an den Wochenenden in der Nebensaison waren sehr viele Radfahrer unterwegs. Ein deutliches Absinken dürfte dagegen an den normalen Wochentagen außerhalb der Ferienzeit zu erwarten sein. Es soll aus diesem Grund für die Szenarien von 2 Tagestypen ausgegangen werden:

- Typ 1: Ferientag = Wochentag Hauptsaison = Wochenendtag
- Typ 2: Wochentag Nebensaison

Für die Beantwortung der Frage, wie viele dieser Tage in den einzelnen Monaten auftreten, soll das Beispieljahr 2007 herangezogen werden, welches für die zu betrachtenden Monate Mai bis Oktober folgende gemittelte Konstellation aufwies (Aufstellung der Tage sowie des Zahlenverhältnisses Typ 1/Typ 2):

Mai:	4 Ferientage	8 Wochenendtage	19 Wochentage Nebensaison	12/19
Juni:	3 Ferientage	7 Wochenendtage	20 Wochentage Nebensaison	10/20
Juli:	16 Ferientage	5 Wochenendtage	10 Wochentage Hauptsaison	31/0
Aug.:	26 Ferientage	0 Wochenendtage	5 Wochentage Hauptsaison	31/0
Sept.:	0 Ferientage	10 Wochenendtage	20 Wochentage Nebensaison	10/20
Okt.:	10 Ferientage	6 Wochenendtage	15 Wochentage Nebensaison	16/15

b) Der Tagesgang im Passagieraufkommen

Der Tagesgang dürfte als „Glockenkurve mit Rechtsschiefe“ zu beschreiben sein. Das heißt, dass nach einem vormittäglichen Anstieg der Passagierzahlen mit einem Maximum um die Mittagszeit zu rechnen ist, das – langsamer als der Anstieg – zum Abend abebbt. Dieses waren im Übrigen auch die Erfahrungen aus den Befragungen im Herbst 2006. Es wird angenommen – auch das ist durch die Antwort auf die Frage „Wie lange würden Sie warten“ – „Maximal eine Stunde“ gesichert – dass zwischen den Häfen A und B ein Boot eingesetzt ist, das maximal eine halbe Stunde unterwegs ist und somit stündlich im Hafen A abfahren kann und damit zwei Fahrten pro Stunde durchführt. Die erste Abfahrt wird 10 Uhr erfolgen, die letzte 19.30 Uhr. Es sind folgende Phasen zu erwarten – auch das haben die Erfahrungen der Befragung ergeben (zu konkreten Auslastungen siehe unten):

- **Phase 1** (10.00 Uhr bis 11.30 Uhr): Hier sind vor allem die Frühaufsteher unterwegs, die ihre Radtour noch vor 8 Uhr begonnen haben und nach 2 bis 3 Stunden die Fährüberfahrt nutzen möchten – es ist für diesen Bereich eine nur mittlere Auslastung anzunehmen.
- **Phase 2** (12.00 Uhr bis 14.30 Uhr): Hier dürfte die Auslastungsrate am höchsten sein, weil in diesem Zeitfenster diejenigen unterwegs sind, die zu „urlaubsüblichen“ Zeiten gefrühstückt haben und gegen 10 Uhr die Tour begonnen haben. Es kann auch unterstellt werden, dass diese bewusst einen Zwischenstopp mit Imbiss einplanen und dieses mit einer Fährüberfahrt kombinieren.

- **Phase 3** (15.00 Uhr bis 16.30 Uhr): Hier ist mit einer Auslastung ungefähr zwischen der aus Phase 1 und Phase 2 zu rechnen. Hier dürften vor allem die „Spätaufsteher“ und „Späterschlossenen“ unterwegs sein bzw. die, die sich beim Imbiss mehr Zeit gelassen haben.
- **Phase 4** (17.00 Uhr bis 18.30 Uhr): Hier dürfte mit einer Auslastung ungefähr wie in Phase 1 zu rechnen sein. Zielgruppe sind hier diejenigen, die erst nach dem Mittag losgefahren sind – vielleicht auch wegen des Wetters.
- **Phase 5** (19.00 Uhr bis 19.30 Uhr): Die Auslastung dürfte hier am geringsten von allen Phasen sein. Hier sind nur noch die „Bummler“ unterwegs, die spät losgefahren sind und darüber hinaus noch viele Pausen eingelegt haben.

c) *Die Schlechtwetteranfälligkeit – die so genannten „Regentage“*

Es hat sich gezeigt, dass die Bereitschaft, eine eintägige Radtour zu unternehmen, an Tagen mit Regen gegen Null tendiert. Da die überwiegende Mehrheit der potenziellen Nutzer der Fährlinien Urlauber sind, die nicht auf einer längeren Strecke per Fahrrad unterwegs sind (also als echte Radwanderer), sondern auf Usedom Urlaub machen und nur mal zwischendurch eine Radtour unternehmen, ist zu erwarten, dass die witterungsbedingten „Ausfälle“ besonders hoch sind. Radtouristen auf einer längeren Strecke sind dagegen meistens „wetterfester“ ausgestattet und trotz widriger Witterungsbedingungen unterwegs, da oft auch ein (persönlich gesteckter) Zeitplan einzuhalten ist.

Die Zahl der Tage mit Niederschlag und die gefallene Niederschlagsmenge schwankt in den einzelnen Monaten und Jahren erheblich. Es hat sich leider gezeigt, dass stabile Wetterlagen, die fast jedes Jahr fast auf den Tag genau eintraten (z.B. eine stabile Hochdrucklage in der ersten und zweiten Maiwoche mit Sonnengarantie), immer öfter zeitlich verschoben oder abgeschwächt auftreten oder ganz ausfallen. Die Gründe sollen hier allerdings nicht untersucht werden. Es muss jedoch mit häufiger „durchwachsenem“ Wetter gerechnet werden.

Beispiel: Schwankungsintervalle der Monatsniederschlagssummen für den Zeitraum 1991-2006, Station Greifswald, Angaben in mm (aus der Klimadatenbank des Deutschen Wetterdienstes, http://www.dwd.de/bvbw/appmanager/bvbw/dwdwwwDesktop/?_nfpb=true&_pageLabel=_dwdwww_klima_umwelt_klimadaten_deutschland&T82002gsbDocumentPath=Navigation%2FOeffentlichkeit%2FKlima__Umwelt%2FKlimadaten%2Fkldaten__kostenfrei%2Fhome__nkdzdaten__node.html__nnn%3Dtrue):

April: 13 ... 59 **Mai:** 30 ... 73 **Juni:** 0 ... 150 **Juli:** 5 ... 113
August: 20 ... 175 **September:** 18 ... 133 **Oktober:** 5 ... 82

Gerade in den Haupt-Ferienmonaten Juni bis September muss also mit häufigerem bzw. stärkerem Regen (etwa mehr als 5 mm, was bei normaler „Landregenintensität“ einem mehrstündigem Regen entspricht) gerechnet werden (Die Definition der Meteorologie sieht als Regentag einen Tag mit mindestens 0,1 mm Niederschlag vor; diese Definition ist allerdings hier nicht zu benutzen).

- Beispiel April 1999 (höchste April-Niederschlagsmenge): 3 Tage mit Tagessummen über 5 mm
- Beispiel Mai 2005 (höchste Mai-Niederschlagsmenge): 6 Tage mit Tagessummen über 5 mm
- Beispiel Juni 1999 (höchste Juni-Niederschlagsmenge): 9 Tage mit Tagessummen über 5 mm
- Beispiel Juli 2004 (höchste Juli-Niederschlagsmenge): 8 Tage mit Tagessummen über 5 mm
- Beispiel August 2006 (höchste August-Niederschlagsmenge): 11 Tage mit Tagessummen über 5 mm
- Beispiel September 2001 (höchste September-Niederschlagsmenge): 10 Tage mit Tagessummen über 5 mm

- Beispiel Oktober 1998 (höchste Oktober-Niederschlagsmenge): 4 Tage mit Tagessummen über 5 mm

Auch wenn eine vollständige statistische Auswertung der vorhandenen Klimadaten nicht erfolgen konnte, kann unterstellt werden, dass in jedem Monat mit 5 „Regentagen“ zu rechnen ist, weiterhin sollte auch eine Variante von 10 „Regentagen“ berücksichtigt werden. Das liegt in der Häufigkeit der typischen Wetterlagen „Westzyklonale Lage“ mit den entsprechenden niederschlagsintensiven Tiefdruckgebieten sowie der im Sommer häufigen Gewitterneigung mit entsprechenden konvektiven Niederschlägen. Die höchsten gemessenen Niederschlagsmengen lagen pro Tag durchaus über 30 mm, was aber in der Regel durch kurze, heftige Gewitterniederschläge verursacht wird.

d) Fazit – Kombination der Tagestypen, Tagesgänge und Schlechtwettertage und der zu erwartenden Auslastungen einschließlich Hochrechnung der Einnahmen

Mit folgenden Auslastungen dürfte (auch weil es sich um kleinere Fahrzeuge handelt, die schneller „voll“ sind) zu rechnen sein:

		Tagestyp 1	Tagestyp 2	Regentag
	Zahl der Abfahrten	Auslastung in %		
Phase 1	4	50	25	0
Phase 2	6	100	75	25
Phase 3	4	75	50	0
Phase 4	4	50	25	0
Phase 5	2	25	0	0

Für die **Einnahmen je Fahrt** würden sich hieraus folgende Zahlen ergeben, unter folgenden Voraussetzungen:

- Das Boot nimmt maximal 6 zahlende Passagiere mit; selbst bei größeren Booten mit 8 oder 9 denkbaren Passagieren dürfte das realistisch sein, weil der für die Fahrräder benötigte Platz nicht gerade gering ist. Für die in Frage kommenden Bootstypen stellen 6 Passagiere wirklich die Maximalvariante dar, alle anderen Boote würden in der Anschaffung wesentlich teurer werden.
- Es wird von einem Fahrpreis von 3 Euro oder 5 Euro ausgegangen.

		Tagestyp 1	Tagestyp 2	Regentag	Tagestyp 1	Tagestyp 2	Regentag
	Zahl der Abfahrten	Einnahmen in Euro je Fahrt bei 5 €/Person			Einnahmen in Euro je Fahrt bei 3 €/Person		
Phase 1	4	15	7,5	0	9	4,5	0
Phase 2	6	30	22,5	7,5	18	13,5	4,5
Phase 3	4	22,5	15	0	13,5	9	0
Phase 4	4	15	7,5	0	9	4,5	0
Phase 5	2	7,5	0	0	4,5	0	0

Pro Tag würden dann (Summe der Einnahmen pro Fahr in jeder Phase) folgende Einnahmen möglich sein:

		Tagestyp 1	Tagestyp 2	Regentag	Tagestyp 1	Tagestyp 2	Regentag
	Zahl der Abfahrten	Einnahmen in Euro je Phase bei 5 €Person			Einnahmen in Euro je Phase bei 3 €Person		
Phase 1	4	60	30	0	36	18	0
Phase 2	6	180	135	45	108	81	27
Phase 3	4	90	60	0	54	36	0
Phase 4	4	60	30	0	36	18	0
Phase 5	2	15	0	0	9	0	0
Tagessumme		405	255	45	243	153	27

Über das Jahr würden sich folgende Einnahmen ergeben (ohne allerdings Schlechtwettertage einzurechnen):

Monat	Anzahl der Tage Typ 1	Einnahmen daraus (€) 5€Person	Einnahmen daraus (€) 3€Person	Anzahl der Tage Typ 2	Einnahmen daraus (€) 5€Person	Einnahmen daraus (€) 3€Person
Mai	12	4860	2916	19	4845	2907
Juni	10	4050	2430	20	5100	3060
Juli	31	12555	7533	0	0	0
August	31	12555	7533	0	0	0
September	10	4050	2430	20	5100	3060
Oktober	16	6480	3888	15	3825	2295
Summe	110	44550	26730	74	18870	11322

Bei einem **Fahrpreis** von **3 €Person** würde eine Jahreseinnahme von **38.052 €** bei einem **Fahrpreis** von **5 €Person** eine Jahreseinnahme von **63.420 €** zu erwarten sein – brutto. **Schlechtwettertage sind darin nicht enthalten.**

e) Vorstellung von drei Szenarien für die Einnahmeseite

Bei der Berechnung, **wie sich Schlechtwettertage** auf die Einnahmen-Situation auswirken, sollen die Verluste, die sich aus der Differenz zwischen Einnahmen an normalen Tagen und an den Regentagen ergeben, in die oben dargestellten theoretischen Einnahmen eingerechnet werden. Die Verluste würden sich wie folgt errechnen:

- bei 5 €Fahrt
 - Tagestyp 1 statt 405 €Einnahme nur 45 € resultierender Verlust 360 €
 - Tagestyp 2 statt 255 € Einnahme nur 45 € resultierender Verlust 210 €
- bei 3€Fahrt
 - Tagestyp 1 statt 243 €Einnahme nur 27 € resultierender Verlust 216 €
 - Tagestyp 2 statt 153 €Einnahme nur 27 € resultierender Verlust 126 €

Mit folgenden **Jahres-Bruttoeinnahmen** wäre zu rechnen:

- Szenario E 1 „Jahrhundertsommer mit 2 Schlechtwettertagen pro Monat“: bei 3 €Fahrpreis: 35.820 € bei 5 €Fahrpreis: 59.700 €
- Szenario E 2 „Normalsommer mit 5 Schlechtwettertagen pro Monat“: bei 3 € Fahrpreis: 32.562 € bei 5 €Fahrpreis: 54.270 €

- Szenario E 3 „Verregneter Sommer mit 10 Schlechtwettertagen pro Monat“: bei 3 € Fahrpreis: 27.342 € bei 5 € Fahrpreis: 45.570 €

4.3.3 Bewertung der Szenarien

Zur besseren Übersicht sind hier noch einmal die Ein- und Ausgaben-Szenarien gegenübergestellt:

Einnahmen			Ausgaben	
	bei 3€Fahrt	bei 5€Fahrt		in €
Szenario E 1	35.820	59.700	Szenario A 1	49.234
Szenario E 2	32.562	54.270	Szenario A 2	60.264
Szenario E 3	27.342	45.570	Szenario A 3	75.207

Es kann also gefolgert werden, dass ein kostendeckender Betrieb nur unter folgenden Bedingungen möglich ist:

- Der Fahrpreis darf nicht geringer als 5 € sein.
- Das Boot muss vollständig aus Mitteln Dritter finanziert sein und nicht über Kredite o. ä.
- Die Saison muss gutes bis sehr gutes Wetter aufweisen.
- Es ist preiswerter Kraftstoff zu beziehen (Großhandelspreis) und die Eingruppierung der Besatzung erfolgt in einem niedrigen Tarif.

Dies sind Kalkulationen mit den derzeit üblichen Preisen. Nicht berücksichtigt sind dabei steigende Kosten u. a. für Personal (ca. 2 % p. a.) und Kraftstoff (ca. 5 % p. a.). Für die Folgejahre könne das bedeuten, dass der Handlungsspielraum „enger“ wird.

5 Chancen und Risiken der Einrichtung von Fährverbindungen auf Usedom – Bewertung der Szenarien vor dem Hintergrund der übrigen touristischen Entwicklung

5.1 Chancen

Die Idee, einige der markanten Landschaftsteile auf Usedom durch Fährverbindungen zu verknüpfen, eröffnet mehrere grundlegende Chancen für die Region, insbesondere in der Erweiterung und Abrundung der touristischen Produktpalette, aber auch hinsichtlich von Regionalentwicklung und Arbeitsmarkteffekten.

Impulsfunktion für den weiteren Ausbau des Radwegenetzes. Das bestehende Radwegenetz auf Usedom, das sich in einem sehr unterschiedlichen Zustand befindet, würde um attraktive Knotenpunkte erweitert und erheblich aufgewertet. Die zahlreichen Bemühungen von Kommunen und Verbänden auf Usedom, das Radwegenetz zu verbessern, würden damit sinnvoll unterstützt.

Radtournetzerweiterung. Die Zahl und Kombinationsmöglichkeiten für kürzere und längere Rundtouren würden sich wesentlich erhöhen. Zumutbare Radtouren ohne längere (wie langweilige) Doppelungen mangels Alternativstrecken wären nicht nur von Zinnowitz aus oder im Südosten der Insel möglich, sondern fast überall auf der Insel.

Alternativstrecken für überregionale Radwege. Die über Usedom führenden überregionalen Radwege sind in der Regel mangels Alternativen an die bestehenden, über die Deiche oder entlang der

Hauptstraßen führenden Radwege gebunden. Eine Alternative entlang bislang nicht zugänglicher (Sackgasse) landschaftlich schöner Strecken würde von den Radwanderern sicherlich begrüßt werden.

Alternative zu den ÖPNV-Angeboten. Eine Alternative zu den Doppelungen bzw. für längere Strecken stellt die UBB dar, die auch Fahrräder befördert. Allerdings ist diese Angebot vergleichsweise teuer. Die Möglichkeit, Rundstrecken fahren zu können, würde eine Alternative zur UBB darstellen.

Erlebnischarakter. Eine Schiffsfahrt stellt insbesondere für Urlauber aus dem Binnenland immer eine Abwechslung und einen gewissen Höhepunkt der Reise an die Küste dar. Dass dabei auch gleich eine gesundheitsförderliche Radtour unternommen werden kann, ist umso besser.

Impulsfunktion für die Regionalentwicklung. Insbesondere der Lieper Winkel und die anderen ostseefernen Bereiche Usedom gehören im Gegensatz zum ostseeebenen Küstensaum immer noch zu den eher rückständigen Teilregionen. Auch Radtouristen, die eigentlich gern derartige Gegenden „entdecken“ wollen, kamen bislang wegen der zu langen Wege oft nicht dazu, das „Achterland“ zu besuchen. Die Entscheidung dürfte mit Fährverbindungen nun einfacher sein. Auch wenn es wahrscheinlich nicht zu massenhaften Übernachtungen kommen sollte, so bleibt dennoch ein gewisser Geldbetrag (Fährgebühr, Imbiss und sonstige Dienstleistungen) in der Region. Eine Anbindung an den „Rest der Welt“ dürfte auch für die Bewohner der Region Ansporn sein, an der weiteren Ausgestaltung ihrer Orte zu arbeiten.

Schaffung einiger neuer Arbeitsplätze. Das Usedomer Achterland gehört zu den Gegenden mit der höchsten Arbeitslosenquote. Selbst ganz wenige neue Arbeitsplätze, die anderswo nur ein „Tropfen auf dem heißen Stein“ wären, würden zur Entspannung der sozialen Probleme beitragen. Auch Langzeitarbeitslose oder ältere, besonders schwer zu vermittelnde und nicht mobile Arbeitslose könnten in der Region eine Chance bekommen, sofern sie die notwendigen Voraussetzungen erfüllen.

5.2 Risiken der Einrichtung von Fährverbindungen

Bei aller Zuversicht darf nicht vergessen werden, dass ein Projekt „Fährverbindungen“ auch Risiken birgt, die sowohl rechtlicher Natur als auch wirtschaftlicher Natur sein können.

Unklarheiten im (ohnehin umständlichen) Genehmigungsverfahren. Die mit den Schifffahrtsbehörden geführten Gespräche haben gezeigt, dass es konkurrierende Gesetzgebung, Überschneidung von Zuständigkeiten und unterschiedliche Auffassungen zu genehmigungsfähigen Booten für die initiierten Fährverbindungen gibt. Es wäre zu empfehlen, rechtzeitig zwischen WSA und ZSUK (die Zulassung durch die See-Berufsgenossenschaft dürfte aus finanziellen Gründen ohnehin ausscheiden) einen „Runden Tisch“ zu vereinbaren und in Frage kommendes Bootsmaterial zu diskutieren, bevor es überhaupt angeschafft wird. Das betrifft ebenso Auffassungen zu der notwendigen Qualifikation der Fährbootsführer, um erst einmal eine Zulassung zur Prüfung zu erlangen. Der scheinbar vorhandene Ermessensspielraum kann durchaus positiv sein, aber auch ein Risiko darstellen.

Enttäuschende Nachfrage. Die im Herbst 2006 bei günstigen Bedingungen (Ferienzeit, gutes Wetter) ad hoc durchgeführte, statistisch aber nicht abgesicherte Befragung von Radfahr-Touristen hat ein grundsätzlich positives Echo ergeben. Von statistischen Effekten abgesehen ist aber keinesfalls sicher, dass grundsätzlich interessierte Urlauber die Angebote dann auch in der Zahl nutzen würden, wie durch die Befragungsergebnisse zu erhoffen wäre. Entscheidend würde hier auch der Preis sein, wobei die von den Touristen akzeptierten Preise deutlich unter den z.B. in der Studie von Dr. Stadermann zu Grunde gelegten Tarifen (um wirtschaftlich zu fahren) lagen.

Marketingaktivitäten (und bisherige Erfahrungen auf Usedom). Bislang war nicht zu spüren, dass die touristischen Akteure auf Usedom bei derartigen Vorhaben eine aktive Marketingpolitik verfolgten. Bei ähnlichen Ideen war es bereits oft ein kaum zu lösendes Problem, die Hotel- und Gaststättenbetreiber dazu zu bewegen, in ihren Einrichtungen Faltblätter auszulegen. Ein attraktives und auffälliges Marketing durch Zeitungsannoncen, großformatige Karten mit entsprechenden Hinweisen und zahlreichen Hinweisschildern ist wiederum geldintensiv.

Verfügbarkeit von geeignetem Personal. Es wurde ja bereits festgestellt, dass eine Gruppe (Fischerei) als Betreiber nicht in Frage kommen dürfte. Die anderen Gruppen sind theoretisch zwar verfügbar, es gibt jedoch keine praktischen Erfahrungen mit ihnen in derartigen Funktionen.

Mangelnde Akzeptanz bei der Bevölkerung. Bekanntermaßen reagieren die Bewohner Vorpommerns auf Neuheiten eher reserviert. Dass die Touristenströme bislang an einigen Bereichen des Usedomer Hinterlandes vorbei geflossen sind, dürften etliche der dortigen Bewohner nicht nur mit Bedauern (über die entgangenen Einkünfte z.B. aus dem Tourismus), sondern auch mit einiger Erleichterung aufgenommen haben. Die Einrichtung von Fährlinien würde z.B. den Lieper Winkel aus einer Sackgassenposition heraus in eine Durchgangssituation hinein führen, was Touristenströme grundsätzlich anlocken würde. Dass das nicht von allen Bewohnern akzeptiert würde, darf unterstellt werden. Außerdem würde automatisch im Feedback durch die Touristen Erwähnung finden, dass es gerade im unterentwickelten Hinterland noch erhebliche Baumängel u. ä. gibt. Sicherlich liegt das auch am mangelnden Geld, aber nicht zuletzt auch an der Grundhaltung der Bevölkerung, diese Situation ohne „Gegenwehr“ hinzunehmen. Vor diesem Hintergrund muss konstatiert werden, dass die Idee der Fährlinien nicht ungeteilte Zustimmung finden dürfte. Außerdem dürften die Fischer, die derzeit illegal Touristen übersetzen, nicht gerade begeistert auf die „offizielle Konkurrenz“ reagieren.

Fragliche öffentliche Finanzierung. Es kann davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben nur mit einer öffentlichen Finanzierung realisiert werden kann. Diese sollte zum Beschaffen des Bootsmaterials wie auch zum Einrichten der Anlegestellen verwandt werden und in Form von Zuschüssen oder zumindest als zinsgünstige Kredite erfolgen. Ob bei der öffentlichen Haushaltslage derartige Risiken zu übernehmen sind, muss offen bleiben.

Wirtschaftliches Risiko. Die Erfahrungen anderer bereits gescheiterter Projekte oder der Studie von Dr. Stadermann haben gezeigt, dass die zu erwartenden Einnahmen – selbst bei zurückhaltender Kalkulation und mit günstigeren Ausgangsbedingungen wie deutlich preiswerteren Booten – kaum die wahrscheinlichen Ausgaben decken würden. Problematisch wäre also hier schon gewesen, Kredite oder Beihilfen zurückzuzahlen. Angesichts der seit dieser Zeit deutlich angestiegenen Preise kann unterstellt werden, dass sich dieses Missverhältnis eher noch zum Schlechteren entwickelt hat und für die Betreiber ein ernstzunehmendes wirtschaftliches Risiko bedeuten würde.

Frage der Finanzkraft des Betreibers. Unabhängig von der Frage der Besetzung der Fahrzeuge aus nautischer Sicht stellt sich die Frage, in welcher Betriebsform der Verkehr durchgeführt werden soll. Falls die Schiffsführer auch in Personalunion wirtschaftlich eigenständig arbeiten sollten, darf unterstellt werden, dass bei dem in Frage kommenden Personenkreis nicht immer eine Kreditwürdigkeit (Vorhandensein der notwendigen Sicherheiten für Bankkredite), geschweige denn ein für die Beschaffung des Bootes und die Deckung der Kosten für die ersten Jahre ohne ausreichende Einnahmen ausreichendes Eigenkapital vorhanden ist.

6 Fazit

Mit der Studie ist versucht worden, die bereits in einer juristisch bedenklichen Grauzone vorhandenen Fahrradübersetzmöglichkeiten im Gebiet des Achterwassers auf sichere Füße zu stellen bzw. deren Machbarkeit zu prüfen.

Insgesamt muss man zum Schluss kommen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt und unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen und juristischen Rahmenbedingungen davon abgeraten werden muss, derartige Fährverbindungen einzurichten. Als Hauptgründe dafür sind hier noch einmal anzuführen:

- die notwendige, aber nicht sichere Finanzierung des Fahrzeugs bzw. der Fahrzeuge aus öffentlichen Mitteln (ohne die eine Kalkulation ohnehin nie kostendeckend wäre),

- die unsichere Wirtschaftlichkeit (Kostendeckung nur unter – unrealistischem – Zusammentreffen aller günstigen Faktoren),
- der unklare Finanzbedarf für den Ausbau der Anlegestellen,
- juristische Hürden, die nicht zu unterschätzen sind, zumal sich bei den Gesprächen herausgestellt hat, dass Erfahrungen mit solchen Problemen kaum vorliegen und ein Spielraum für Entscheidungen erst auszuloten wäre.

Nicht zuletzt sind auch das Scheitern von Vorläuferprojekten sowie die Studie von Dr. Stadermann, die dann nicht realisiert wurde, auch Hinweise dafür, dass die Idee im Sinne eines Entwicklungsimpulses für das Usedomer Achterland zwar gut, aber nicht realisierbar war.

Die vorliegende Studie ist auch als Beispiel dafür zu sehen, wie Aspekte eines IKZM-Prozesses – Aufstellen und Bündeln von Ideen lokaler Akteure, Gespräche zur Realisierungsfähigkeit mit Behördenvertretern sowie eine wissenschaftliche Begleitung und Moderation nicht immer zum Erfolg führen müssen.

IKZM-Prozesse zu führen heißt aber auch, verantwortungsbewusst mit ökonomischem, ökologischem und sozialem Potenzial umzugehen, das heißt konkret, weder Fördermittel zu verschwenden oder nicht notwendige Veränderungen in ohnehin sensiblen Naturräumen vorzunehmen, noch der Bevölkerung mit unrealistischen Projekten Hoffnung zu machen. Vor diesem Hintergrund ist der Ausgang der Studie zu werten.

Quellen:

a) Literatur

BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE & KREUZER-ABTEILUNG DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES (Hrsg.) (2004): Hafenhandbuch Mecklenburg-Vorpommern und Polen. Hamburg und Rostock: Eigenverlag. Loseblattsammlung.

DEUTSCHER SEGLER-VERBAND (Hrsg.) (2004): Revierführer Ostsee. Hamburg: DSV-Verlag. 484 S.

LORENZ, A. & KREILKAMP, E. (2007): Tourismuskonzept Usedom 2015 (Kurzfassung). Berlin, Lüneburg: Lorenz Tourismusberatung GmbH & Project M GmbH. 134 S.

WIRTSCHAFTSMINISTERIUM MECKLENBURG-VORPOMMERN (Hrsg.) (2004): Landestourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern 2010. Schwerin: Eigenverlag. 85 S.

VORPOMMERSCHE VERLAGS- UND VERTRIEBSAGENTUR (Hrsg.) (o. J.): Radeln Insel Usedom. Wolgast: Eigenverlag. 34 S.

b) Internetquellen:

<http://www.boeckler.de/558.html> (Zugriff am 28.01.2008)

http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/tv_d/gesamt.pdf (Zugriff am 28.01.2008)

http://www.dwd.de/bvbw/appmanager/bvbw/dwdwwwDesktop/?_nfpb=true&_pageLabel=_dwdwww_klima_umwelt_klimadaten_deutschland&T82002gsbDocumentPath=Navigation%2FOeffentlichkeit%2FKlima__Umwelt%2FKlimadaten%2Fkldaten__kostenfrei%2Fhome__nkdzdaten__node.html_nn%3Dtrue (Zugriff am 28.01.2008)

<http://www.gesetze-im-internet.de/> (Zugriff am 28.01.2008)

<http://www.kp.dlr.de/profi/easy/bmbf/pdf/Obergrenzen2007.pdf> (Zugriff am 28.01.2008)

http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Verkehr/Seeverkehr_und_Haefen/index.jsp (Zugriff am 28.01.2008)

<http://www.wsv.de/> (Zugriff am 28.01.2008)

c) Expertengespräche:

Kpt. Gentz (See-Berufsgenossenschaft, Wolgast)

Frau Kasper (Verein Usedomer Achterland, Grüssow)

Herr Kuring/Herr Siegert (Zentrale Schiffsuntersuchungskommission, Berlin)

Kpt. Nitsch (Wasser- und Schifffahrtsamt, Stralsund)

Herr Richter (Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin)

Dr. Schmidt (Amt für Raumordnung Vorpommern, Greifswald)

Dr. Stadermann (Yachtliieger Achterwasser Betriebs GmbH, Netzelkow)

Frau Teichgräber (Radsportverein „Insel Usedom e.V.“, Karlshagen)

Herr Wigger (Naturpark Insel Usedom, Usedom)

Anhang 1: Empfohlene Radtouren auf der Insel Usedom (zusammengestellt nach VORPOMMERSCHE VERLAGS- UND VERTRIEBSAGENTUR o. J.)

Tour 1: „Schloß Ludwigsburg-Tour“

Der als ‚Tour1‘ ausgewiesene Fahrrad-Rundkurs hat eine Gesamtlänge von 28,5 km und erstreckt sich vom Seebad Lubmin (ausgewiesener Anfangs- und Endpunkt) entlang der Küste, über Vierow, Loissin, Ludwigsburg, Neuendorf, Stilow, Kröplin und Wusterhusen. Die empfohlenen Sehenswürdigkeiten / „Teilziele“ / „Haltepunkte“ berücksichtigen unterschiedliche Interessen: Seebrücke Lubmin, Kirche in Lubmin und Wusterhusen, Hafen Vierow, Teufelstein Lubmin, Schloss und kleine Kapelle Ludwigsburg, Motorsportzentrum Kemnitz. Geeignet für Familien ist die Tour insbesondere aufgrund der Strandnähe sowie der entlang der Strecke gelegenen Kartbahn (Motorsportzentrum Kemnitz).

Tour 2: „Kirchen-Tour“

Ausgehend von dem möglichen Ausgangspunkt Lubmin verläuft die 37,4 km lange Strecke im Landesinneren (Festland) über Wusterhusen, Neu Boltenhagen, Katzow, Groß Ernhof, Kröplin und Freest. Als „points of interest“ ausgewiesen sind im Verlauf der Strecke die Sebrücke Lubmin, die Kirchen in den genannten Orten, die Hünengräber in Neu Boltenhagen, der Skulpturenpark in Katzow, der Freester Hafen und die Marina Kröplin.

Tour 3: „Tour de Marina“

Die 69,5 km lange Tour führt sowohl über das Festland, als auch über die Insel Usedom. Ausgehend von Zinnowitz besteht die Möglichkeit entweder über Krummin (Hinterland) oder über Trassenheide (Ostseeküste) und Mölschow Richtung Wolgast zu fahren (je ein Hin- und ein Rückweg). Von Wolgast aus geht es dann bis nach Freest, wobei wiederum zwei Strecken ausgewiesen sind und eine Rundtour damit ermöglicht wird. Insbesondere für Familien mit Kindern sind der Strand und der Tierpark Wolgast mögliche Ziele. Kulturinteressierte können die Schlossruine Krummin, die Kirche St. Petri in Wolgast oder die Schlossinsel mit Museumshafen in Wolgast besuchen. Die jeweils zwei ausgewiesenen Strecken (auf dem Festland und auf der Insel) eignen sich für eine „Zweiteilung“ der Tour, ohne auf eine Rundtour verzichten zu müssen.

Tour 4: „Die Vineta-Tour“

Mit 73 km gehört diese Tour zu den längeren. Sie führt von Zinnowitz nördlich entlang der Ostseeküste über Trassenheide bis nach Karlshagen. Von dort quert die Strecke die Insel bis zum Peenestrom, von wo aus die Möglichkeit ausgewiesen ist, einen Abstecher nach Peenemünde zu machen, bevor es dann wieder südlich über Mölschow Richtung Wolgast (Inselseite) und Krummin zurück nach Zinnowitz geht. Empfohlene „Anlaufstellen“ sind die Seebrücke Zinnowitz, das Ehrenmal sowie die Hafenanlage in Karlshagen sowie die Reste der Gutsanlage in Neuendorf. Historisch und kulturell Interessierte bieten sich in Peenemünde unterschiedliche Möglichkeiten.

Tour 5: „Die Küsten-Tour“

Von Ückeritz bis Peenemünde und zurück ist diese 73,8 km lange Strecke ausgewiesen. Sie verläuft bis Karlshagen direkt entlang der Ostseeküste. Bevor es bis nach Peenemünde dann entlang des Peenestroms weiter geht. Die Seebrücken Bansin, Koserow und Zinnowitz sind drei Empfehlungen neben den Salzhütten in Zempin und Koserow, dem Naturschutzzentrum Karlshagen sowie den Museen etc. in Peenemünde.

Tour 6: „Die Kulturhof-Tour“

Insgesamt 45,2 km lang ist die Rundtour von Karlshagen, über Mölschow, Wolgast, Krummin, Zinnowitz und Trassenheide und einem Abstecher nach Peenemünde. Neben anderen – bereits im Rahmen anderer Touren – genannten Empfehlungen für die Radfahrer, wird hier ergänzend noch die Holländermühle in Trassenheide genannt.

Tour 7: „Die Achterwasser-Tour“

Die Achterwasser-Tour ist 52,3 km lang und führt von Karlshagen über Zinnowitz, Koserow, Kölpinsee und Ückeritz nach Stagnieß, und zurück über das Loddiner Höft nach Trassenheide und Karlshagen. Als Ziele werden den Radfahrern die Salzhütten in Zempin und Koserow empfohlen, die Gedenkstätte Otto Niemeyer-Holstein, der ‚Lüttenort‘, die Kirche Koserow und der Naturlehrpfad Mümmelkensee.

Tour 8: „Die Krebssee-Tour“

Eine weitere ausgewiesene Strecke entlang der Ostseeküste ist die 44,5 km lange Krebssee-Tour, die von Koserow bis Bansin führt, ein „Schlenker“ zum Krebssee macht und zurück nach Koserow bzw. ggf. weiter nach Zempin führt. Der Gedenkstein in Damerow, der Streckelberg mit Brandungsmauer, der Lange Berg und die Mühle Pudagla sind empfohlene Anlaufstelle für diese Tour – ganz abgesehen von dem Strand- und Naturerlebnis entlang der Ostsee, im Hinterland und am Krebssee.

Tour 9: „Tour mit dem Sieben-Seen-Blick“

Ausgehend von Überkitz führt diese 64,9 km lange Tour über den Krebssee nach Kachlin vorbei am Flughafen Heringsdorf bis nach Korswandt und zum Wolgastsee. Von dort geht es über die Kaiserbäder Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin auf dem Küstenradweg zurück nach Ückeritz und weiter nach Koserow. Empfehlungen für diese Tour – deren Schwerpunkt sieben Seen (Wockninsee, Mümmelkensee, Schmollensee, Krebssee, Gothensee, kachliner See, Wolgastsee) bilden – sind der Naturlehrpfad Mümmelkensee und Wockninsee, die Sternwarte in Heringsdorf, die Ostseetherme Ahlbeck, das Tropenhaus in Bansin, das Windkraftschöpfwerk Kachlin und das Zweiradmuseum Dargen.

Tour 10: „Die Strandkorb-Tour“

Der 45,7 km lange Rundkurs führt sowohl entlang der Ostseeküste, als auch ins Hinterland vorbei am Achterwasser und verschiedener Seen. Von Ückeritz geht es über Stagnieß, Heideberg, Reetzow, Korswandt und Gothen nach Heringsdorf, und von dort über Bansin zurück nach Ückeritz. Der Lange Berg, der Naturlehrpfad Wockninsee laden zum Naturerlebnis ein, während Kulturinteressierten das Schloss und die Bockwindmühle in Pudagla empfohlen werden.

Tour 11: „Tour zur alten Eiche“

Ausgehend von Bansin führt die Tour ins Usedomer Hinterland nach Katschow, Mellenthin, zur Suckower Eiche, nach Morgenitz und über Neppermin und Benz zurück. Die Tour ist 38,4 km lang. Neben dem „Raderlebnis“ bietet die Tour die Möglichkeit, die Mühle in Benz zu besichtigen, im Golfpark Balm Station zu machen, oder bei kulturellem Interesse die Kirche in Morgenitz sowie Kirche und Wasserschloss in Mellenthin zu besichtigen.

Tour 12: „Die Vier-Seebrücken-Tour“

Die vier Seebrücken Bansin, Heringsdorf, Ahlbeck und Mistroy (PL) stehen im Mittelpunkt dieser 62,6 km langen Tour, die die Radfahrer von Bansin zum Grenzübergang Ahlbeck entlang des Küstenradweges führt, und von dort parallel zur Ostseeküste bis nach Misdroy.

Tour 13: „Tour zum Türkissee“

Diese 70,9 km lange Tour führt größtenteils durch Polen bis zum Großen Vietziger See, in dessen Nähe die Reste ehemaliger Raketenabschussrampen zu besichtigen sind. In Heringsdorf wird ein Besuch des Muschelmuseums und der Maxim-Gorki-Gedenkstätte empfohlen.

Tour 14: „Tour de Polska“

Sowohl auf deutscher, als auch auf polnischer Seite steht den Radfahrern ein Rundkurs zur Verfügung, zentraler Start- und Endpunkt ist die Ahlbecker Grenze. Über Odra, Pritter und Karsibor geht es nach Friedrichstall und zurück nach Ahlbeck. Von dort führt die Strecke über Korswandt und Heringsdorf. Empfohlen werden den Gästen entlang dieser Streckenführung in Swinemünde die Fähr-, Hafen- und Werftanlagen, Reste der Festungsanlage und der Kirchturm (Aussichtspunkt), sowie in Kaseburg die Gotische Kirche. Die Attraktivitäten auf deutscher Seite wurden im Rahmen vorangehend vorgestellter Touren bereits genannt.

Tour 15: „Die Karniner Brücken-Tour“

Die 61,2 km lange Brücken-Tour schließt Korswandt, Garz, Neverow, Grummlin, Usedom (Stadt), Karnin, Dargen und Ulrichshorst ein. Von Dargen nach Korswandt stehen zwei Strecken (als Rundkurs) zur Verfügung. In Karnin wird ein Besuch der Reste der Eisenbahn-Hubbrücke empfohlen. Weitere „Highlights“ auf dieser Tour sind das Anklamer Stadttor, das Schloss und die Kirche in Stolpe, das Zweirad-Museum in Dargen, die Stadt Usedom, das Windkraftschöpfwerk Kachlin und die Gedenkstätte Golm.

Tour 16: „Lieper Winkel“

Ausgehend von (z.B.) Benz führt die 43,1 km lange Tour über Neppermin, Balm, Dewichow und Krienke zum Lieper Winkel (Rankwitz, Quilitz, Warthe, Reestow, Liepe). Über Suckow, Morgenitz, Mellenthin, Katschow und Labömitz führt die Strecke zurück nach Benz. Empfohlen wird den Radfahrern auf dieser Tour der Besuch diverser Kirchen (Benz, Morgenitz, Liepe, Mellenthin), das Naturerlebnis ‚Achterwasser‘, der Töpferhof in Morgenitz sowie die Uferpromenade Neppermin und die Hafenanlage Dewichow.

Anhang 2: Details der Szenarien für Ausgaben

Szenario A1 („günstigstes Szenario“) mit folgenden Rahmenbedingungen:

- vollständige öffentliche Förderung der Anschaffung des Bootes
- Betrieb des Bootes von April bis Oktober (7 Monate, ca. 30 Kalenderwochen, ca. 200 Betriebstage)
- verbrauchsgünstiger Motor mit 75 PS
- Bezug von Dieselmotorkraftstoff zum Großabnehmerpreis
- keine Kosten für Winterlager
- niedrige Einstufung des Bootsführers (TVöD E 6)

Folgende **Kosten** würden anfallen (**pro Jahr**)

• Kosten für Anschaffung des Bootes	0 €
• Kosten für Kraftstoff (200 Tage x 108 €/d)	21.600 €
• Kosten für Motorenöl (30 Wochen x 18 €)	540 €
• Kosten für Getriebeöl (7 Monate x 10 €)	70 €
• Sonstige Verbrauchsmittel	200 €
• Wartungskosten	1.100 €
• Versicherung	7.000 €
• Gebühren	100 €
• Personalkosten	18.624 €
• Summe	<u>49.234 €</u>

Szenario A2 („mittleres Szenario“) mit folgenden Rahmenbedingungen:

- Die Anschaffung eines relativ preisgünstigen Bootes erfolgt mit einem zinslosen Kredit über 10 Jahre Laufzeit (der Anschaffungspreis für das Boot und die Ausrüstung liegt bei 46.300 €)
- Betrieb des Bootes von April bis Oktober (7 Monate, ca. 30 Kalenderwochen, ca. 200 Betriebstage)
- Motor mit 110 PS
- Bezug von Dieselmotorkraftstoff zum Großabnehmerpreis
- keine Kosten für Winterlager
- niedrige Einstufung des Bootsführers (TVöD E 6)

Folgende **Kosten** würden anfallen (**pro Jahr**)

• Kosten für Anschaffung des Bootes	4.630 €
• Kosten für Kraftstoff (200 Tage x 140 €/d)	28.000 €
• Kosten für Motorenöl (30 Wochen x 18 €)	540 €
• Kosten für Getriebeöl (7 Monate x 10 €)	70 €
• Sonstige Verbrauchsmittel	200 €
• Wartungskosten	1.100 €
• Versicherung	7.000 €

• Gebühren	100 €
• Personalkosten	18.624 €
• Summe	<u>60.264 €</u>

Szenario A3 („ungünstigstes Szenario“) mit folgenden Rahmenbedingungen:

- Die Finanzierung eines Bootes in der „oberen Mittelklasse“ erfolgt mit einem normal verzinsten Kredit mit 8 % Zinsen p. a. über 10 Jahre Laufzeit. (Anschaffungspreis des Bootes und der Ausrüstung liegt bei 59.350 € das Finanzierungsvolumen liegt bei 128.131 €)
- Betrieb des Bootes von April bis Oktober (7 Monate, ca. 30 Kalenderwochen, ca. 200 Betriebstage)
- vergleichsweise starker Motor mit 130 PS
- Bezug von Dieselmotorkraftstoff zum Großabnehmerpreis
- keine Kosten für Winterlager
- niedrige Einstufung des Bootsführers (TVöD E 6)

Folgende **Kosten** würden anfallen (**pro Jahr**)

• Kosten für Anschaffung des Bootes	12.813 €
• Kosten für Kraftstoff (200 Tage x 172 €d)	34.400 €
• Kosten für Motorenöl (30 Wochen x 30 €)	900 €
• Kosten für Getriebeöl (7 Monate x 10 €)	70 €
• Sonstige Verbrauchsmittel	200 €
• Wartungskosten	1.100 €
• Versicherung	7.000 €
• Gebühren	100 €
• Personalkosten	18.624 €
• Summe	<u>75.207 €</u>

Anhang 3: Szenarien für die Einnahmen

Szenario E 1 „Jahrhundertsommer mit 2 Schlechtwettertagen pro Monat“

Hierbei wird davon ausgegangen, dass sich die Schlechtwettertage (gerundet auf ganze Tage) wie folgt verteilen:

- Mai: 1 betroffener Tag Typ 1 1 betroffener Tag Typ 2
- Juni: 1 betroffener Tag Typ 1 1 betroffener Tag Typ 2
- Juli: 2 betroffene Tage Typ 1
- August: 2 betroffene Tage Typ 1
- September: 1 betroffener Tag Typ 1 1 betroffener Tag Typ 2
- Oktober: 1 betroffener Tag Typ 1 1 betroffener Tag Typ 2

Folgende **Einnahmeverluste** würden auftreten (jeweils bei 3 €/ 5€Fahrtpreis):

- | | | |
|------------------------|---------------|---------------|
| • Mai: | 342 € | 570 € |
| • Juni: | 342 € | 570 € |
| • Juli: | 432 € | 720 € |
| • August: | 432 € | 720 € |
| • September: | 342 € | 570 € |
| • Oktober: | 342 € | 570 € |
| • Summe Saison: | 2232 € | 3720 € |

Somit würde sich eine **Jahres-Brutto-Einnahme ergeben**

bei 3 €Fahrtpreis: 35.820 €

bei 5 €Fahrtpreis: 59.700 €

Szenario E 2 „Normalsommer mit 5 Schlechtwettertagen pro Monat“

Hierbei wird davon ausgegangen, dass sich die Schlechtwettertage (gerundet auf ganze Tage) wie folgt verteilen:

- | | | |
|--------------|-------------------------|-------------------------|
| • Mai: | 2 betroffene Tage Typ 1 | 3 betroffene Tage Typ 2 |
| • Juni: | 2 betroffene Tage Typ 1 | 3 betroffene Tage Typ 2 |
| • Juli: | 5 betroffene Tage Typ 1 | |
| • August: | 5 betroffene Tage Typ 1 | |
| • September: | 2 betroffene Tage Typ 1 | 3 betroffene Tage Typ 2 |
| • Oktober: | 3 betroffene Tage Typ 1 | 2 betroffene Tage Typ 2 |

Folgende **Einnahmeverluste** würden auftreten (jeweils bei 3 €/ 5€Fahrtpreis):

- | | | |
|--------------|--------|--------|
| • Mai: | 810 € | 1350 € |
| • Juni: | 810 € | 1350 € |
| • Juli: | 1080 € | 1800 € |
| • August: | 1080 € | 1800 € |
| • September: | 810 € | 1350 € |

- Oktober: 900 € 1500 €
- **Summe Saison: 5490 € 9150 €**

Somit würde sich eine **Jahres-Brutto-Einnahme ergeben**

bei 3 €Fahrtpreis: 32.562 €

bei 5 €Fahrtpreis: 54.270 €

Szenario E 3 „Verregneter Sommer mit 10 Schlechtwettertagen pro Monat“

Hierbei wird davon ausgegangen, dass sich die Schlechtwettertage (gerundet auf ganze Tage) wie folgt verteilen:

- Mai: 4 betroffene Tage Typ 1 6 betroffene Tage Typ 2
- Juni: 3 betroffene Tage Typ 1 7 betroffene Tage Typ 2
- Juli: 10 betroffene Tage Typ 1
- August: 10 betroffene Tage Typ 1
- September: 3 betroffene Tage Typ 1 7 betroffene Tage Typ 2
- Oktober: 5 betroffene Tage Typ 1 5 betroffene Tage Typ 2

Folgende Einnahmeverluste würden auftreten (jeweils bei 3 €/ 5€Fahrtpreis):

- Mai: 1620 € 2700 €
- Juni: 1530 € 2550 €
- Juli: 2160 € 3600 €
- August: 2160 € 3600 €
- September: 1530 € 2550 €
- Oktober: 1710 € 2850 €
- **Summe Saison: 10710 € 17850 €**

Somit würde sich eine **Jahres-Brutto-Einnahme ergeben**

bei 3 €Fahrtpreis: 27.342 €

bei 5 €Fahrtpreis: 45.570 €