Wassertourismuskonzept

Auftraggeber:

Stadt Frankfurt (Oder)

Bearbeitung:

Amt 60 in Zusammenarbeit mit
Europa - Universität Viadrina Frankfurt (Oder)

Frankfurt (Oder), Juni 2008

Inhalt

1. Einführung 2
2. Grundlagen 3
Definition 3
Wassertouristische Entwicklungskonzepte mit regionalem Bezug 4
Wirtschaftliche Bedeutung des Wassertourismus 4
Wirtschaftliches Entwicklungspotenzial wassertouristischer Angebote 5
Kanutourimus 5
Motorboottourismus 6
Sonstige Wassersportsegmente 7
Personenschifffahrt 7
Wassertourismus vernetzt mit Radtourismus 9
Wassertourismus vernetzt mit Städtetourismus 10
3. Ausgangssituation 11
Angebots- und infrastrukturelle Voraussetzungen im Oderraum 11
Vorhandene Infrastruktur in Frankfurt (Oder) / Słubice und deren Nutzung 14
SWOT-Analyse 14
4. Wassertouristische Entwicklungsziele und -strategien 17
5. Projekte und Vorhaben für die Jahre 2007 bis 2013 19
Kleinbootanlegestelle Frankfurt (Oder) 19
Entwicklung „Marina Winterhafen“ 20
Europäisches Jugendhotel 21
Errichtung eines Wasserwanderrastplatzes an der Oder 22
„Frankfurt am Wasser“ – Entwicklung des Helenesee-Gebietes zu einem überregionalen Erholungs- und Freizeitzentrum 22
Touristische Vermarktung der Infrastruktur durch den Tourismusverein 23
Weitere Vorhaben 24
6. Fazit und Ausblick 24

1. Einführung

Die Oder ist seit jeher ein günstiger Verbindungsweg zwischen der Mark Brandenburg, der Lausitz und Schlesien zur Ostsee gewesen. Der 160 km lange Grenzfluss ist geprägt durch seine Naturbelassenheit, aber auch gekennzeichnet durch schwierige Situationen, wie jahreszeitlich bedingte Hoch- und Niedrigwasserstände oder Eisgang im Winter. Dies führt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs und kann bis hin zur völligen Einstellung der Schifffahrt führen.

Mit dem Beitritt Polens in die EU ist die Nutzung der Oder als Wasserstraße für Sport- und Freizeitboote wesentlich vereinfacht worden. Daher ist eine kontinuierliche Zunahme an Sportbooten zu beobachten. Eine Frequentierung kann derzeit nur pauschal angenommen werden. Motorboote und nicht motorisierte Sportboote sind aufgrund ihres geringen Tiefgangs für derartige Gewässer gut geeignet. Bootstouristen finden auf der Oder überhaupt hervorragende natürliche Voraussetzungen. Fast ungehindert von der Berufsschifffahrt lässt sich das weitläufige Revier erkunden. Es gibt weder Schleusen noch Geschwindigkeitsbeschränkungen, dafür viel unberührte Natur und geschichtsträchtige Ortschaften. Bislang gilt die Oder für die Sportschifffahrt leider nur als typisches Durchgangsrevier. Es fehlt an attraktiven Anlegemöglichkeiten. Dabei sind es gerade die Landgänge, welche den Wassertourismus für Anrainerkommunen so interessant machen. Erfreulich ist die Tatsache, dass in den letzten Jahren ein deutlicher Anstieg an muskelbetriebenen Sportbooten verzeichnet wurde, obgleich auch für Wasserwanderer kaum Anlegestellen oder Rastplätze vorhanden sind.

Die Entwicklung des Wassertourismus in der Oderregion wird in entscheidendem Maße gehemmt durch die unzureichende Vernetzung der Akteure. Diese Erkenntnis in Verbindung mit den positiven Impulsen des Wassersportmarktes sollte beide Städte – Frankfurt (Oder) und Słubice – veranlassen, weitere infrastrukturelle Voraussetzungen zu schaffen, wasser- und landseitige Angebote zu verknüpfen sowie service- und qualitätsorientiert zu agieren. Um Urlauber aus dem In- und Ausland für die Region und damit für die Doppelstadt gewinnen zu können, bedarf es darüber hinaus gezielter Marketingmaßnahmen, welche die Oderregion als ganzheitlichen Erlebnisraum nach außen kommunizieren.

Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit ist es, die wassertouristischen Potenziale der Städte Frankfurt (Oder) und Słubice aufzuzeigen, Stärken und Schwächen zu analysieren und daraus Handlungsempfehlungen für die betreffenden Kommunen zu entwickeln.

2. Grundlagen

Definition

Bislang fehlt in der Literatur eine einheitliche Definition zum Wassertourismus. Grundlage der vorliegenden Arbeit bildet die von der Hamburg Messe und Congress GmbH und dem Deutschen Tourismusverband e.V. (DTV) vorgeschlagene Definition: „Unter dem Begriff Wassertourismus werden alle die Tourismusangebote verstanden, in denen das offene Meer, Küstengewässer, Seen, Flüsse und Kanäle die natürliche Grundvoraussetzung für Tourismusaktivitäten darstellen."
Die folgende Grafik fasst die wichtigsten Segmente des Wassertourismus entsprechend der Definition zusammen.

Quelle: in Anlehnung an Hamburg Messe und DTV, 2003

Der *Wassertourismus im engeren Sinne* umfasst demnach sämtliche Aktivitäten, bei denen das Wasser als Hauptreisemotiv anzunehmen ist, auch wenn es sich nur um einen Tagesausflug ohne Übernachtung handelt. Man kann weiterhin unterscheiden zwischen dem, sowohl im als auch auf dem Wasser, aktiv ausgeführten Wassersport und der Passagierschifffahrt. Der *wasserbezogene Tourismus im weiteren Sinne* beinhaltet dagegen

diejenigen Unternehmungen, bei denen das Wasser als Reisemotiv eine mehr oder weniger untergeordnete Rolle spielt. Bei den *mit dem Wassertourismus verbundenen Segmenten* kann das Thema Wasser für den Touristen zwar von großer Bedeutung sein, wird jedoch nicht aktiv erlebt.

Wassertouristische Entwicklungskonzepte mit regionalem Bezug

- Fortschreibung der Landestourismuskonzeption Brandenburg (2006-2010 v. 9.02.2006)
- Handlungsempfehlung zur Weiterentwicklung des Wassertourismus im Land Brandenburg (September 2001)
- Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg (Teil I und II – von 1999)
- Handlungsempfehlung zur Entwicklung der touristischen Infrastruktur in der Grenzregion Brandenburg-Polen und zu deren Vermarktung (Dezember 2000)
- Regionale Planungsgemeinschaft Oderland–Spree: Regionalplan Oderland – Spree (2001)
- Wassertouristisches Infrastrukturkonzept der Landkreise LDS, LOS, MOL und Frankfurt (Oder) (März 2006)
- Leitbild Regionalmanagement (Bereich Tourismus/Freizeit/Lebensqualität – Oktober 2003)
- Programm für die gemeinsame Entwicklung und Zusammenarbeit der Städte Frankfurt (Oder) und Słubice (StVV -Beschluss v.14.12.2004)
- Tourismuskonzept der Stadt Frankfurt (Oder) (StVV – Beschluss v. 01.04.2004)

Wirtschaftliche Bedeutung des Wassertourismus

Der Wassertourismus ist für das Land Brandenburg von herausragender Bedeutung. Mit über 3.000 Seen bietet die Mark eines der größten und schönsten Wassersportreviere Europas, ein Paradies für Wasserwanderer, Segelsportler und die Freizeitschifffahrt. Für motorisierte Hausboottouristen sind 1.600 km Wasserstraßen befahrbar, für nicht motorisierte Boote sind es 6.500 km. In Berlin und Brandenburg sind derzeit etwa 50.000 Segel- und Motorboote sowie Charteryachten stationiert - Tendenz steigend. Folglich ist Wassertourismus derzeit eines der ganz großen Themen im Land Brandenburg, auf die sich die Tourismuspolitik konzentriert.

Bisher werden die in der Region deutlich erkennbaren wassertouristischen Potenziale noch zu wenig genutzt und sind eher durch Einzelmaßnahmen und -aktivitäten geprägt. Dabei

bildet gerade die Vernetzung und Verknüpfung von land- und wasserseitigen Einrichtungen eine hervorragende ökonomische Basis für freizeitorientierte Projekte.

Der Wassertourist gibt im Mittel zwischen 20 und 30 Euro pro Tag auf dem Wasser aus (Fährschifffahrt ausgenommen). Nicht zu vernachlässigen sind dabei die indirekten Umsätze, die er zusätzlich an Land generiert. Sie stellen gerade in strukturschwachen Regionen und Kommunen eine bedeutende Einnahmequelle und einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar.
Schiffspassagiere nutzen bei ihren Landgängen die Angebote der Gastronomie und gegebenenfalls Beherbergung, besuchen kulturelle Einrichtungen oder Veranstaltungen und kaufen Souvenirs. Auch die Wassersportler stellen immer höhere Ansprüche an Service und Komfort der Unterkunft und Verpflegung. Selbst die Camping-Urlauber unter ihnen sind längst nicht mehr die typischen Selbstversorger. Zum einen tätigen sie verstärkt ihre Einkäufe am Urlaubsort, zum anderen nutzen sie ebenfalls häufiger die vorhandene Gastronomie. Durch eine zielgruppenorientierte Angebotspolitik und die bewusste Einbindung von Landgängen und Aktivitäten an Land können diese landseitigen Umsätze noch deutlich gesteigert werden.

Der fortschreitende Infrastrukturausbau an der Oder und die Verknüpfung mit landseitigen Angeboten dürfte die Attraktivität der Oderregion auch für gewerbliche Betriebe erhöhen. Ziel muss es dabei sein, über eine erhöhte Nachfrage Arbeitsplätze und Wertschöpfung zu schaffen und zu sichern.

Wirtschaftliches Entwicklungspotenzial wassertouristischer Angebote

Kanutourimus

Der Kanutourismus stellt heute in Brandenburg das wichtigste wassertouristische Segment dar. Allein 77 Prozent aller ausleihbaren Charterboote sind Kanus oder Kajaks. Die Schwerpunktregionen liegen dabei klar im Norden Brandenburgs und im Südosten. Kurzfristig ergeben sich hier noch große Potenziale. In 2001 verbrachten Kanutouristen 300.000 Aufenthaltstage im Land Brandenburg. Pro Reisetag und Person wurden neben der Bootsmiete von ca. 10 bis 15 Euro noch Ausgaben in Höhe von rund 25 Euro getätigt. Aus diesen zusätzlichen Ausgaben ergab sich ein Jahresumsatz von 7,7 Millionen Euro.
In den letzten Jahren ist die Nachfrage nach Wasserwanderangeboten kontinuierlich gestiegen. Drei Viertel aller Kanu-Verleiher gehen auch für die nahe Zukunft von einer steigenden Nachfrageentwicklung aus. Besonders für Kanureisen ist man optimistisch. Hervorzuheben sind die ausgezeichneten Verbund-Möglichkeiten mit dem Radtourismus.

Der transnationale Charakter der Oder macht das Wasserwandern zwar reizvoll, bringt aber auch Komplikationen mit sich. So ist das Anlegen am polnischen Ufer nur an den fünf Fluss-Grenzübergängen – Mescherin-Gryfino, Garz-Widuchowa, Hohensaaten-Orinow-Dolny, Frankfurt (Oder) Hafen-Słubice und Eisenhüttenstadt-Milow – erlaubt. Solange die Kooperation Brandenburgs mit Polen nicht die angestrebte Verbesserung erzielt, werden diese Grenzkontrollen ein Hemmfaktor für den Wassertourismus bleiben.

Motorboottourismus

Ein zweites wichtiges Wassersportsegment in Brandenburg ist der Motorbootcharter. In der Saison 2001 gab es landesweit 56 Verleihanbieter für offene Motorboote und 23 für Motoryachten und Hausboote. Insgesamt war damit ein Angebot von fast 330 Booten vorhanden. Dabei liegt die übliche Größe für Hauboote und Yachten bei einer Länge von zehn bis fünfzehn Metern und einer Kapazität von vier bis acht Personen.
116.000 Aufenthaltstage wurden 2001 durch Charterbootstouristen in Brandenburg registriert. Jeder Bootsreisende gibt pro Tag zuzüglich der Bootsmiete mindestens 30 Euro aus, was landesweit einen Jahresumsatz von 3,6 Millionen Euro generiert. Es ist also nicht nur von Interesse, die Bootsurlauber für ein Gewässer zu begeistern, sondern sie darüber hinaus möglichst oft an Land zu bringen. Im Wassersporttourismus sind jedoch auch alle Tagesausflüge und Übernachtungsreisen mit eigenen Booten zu berücksichtigen. Diese machen den weitaus größeren Anteil am Motorbootverkehr aus und erzeugen sicher Tagesausgaben in vergleichbarer Höhe. Die Nachfrageentwicklung in der Charterbranche ist in den letzten Jahren noch positiver verlaufen als im Bereich Kanu, was nicht zuletzt eine Folge der gelockerten Führerscheinregelung ist. Für die nächsten Jahre rechnet der Großteil der Charterfirmen und Sportboothäfenbetreiber mit einer wachsenden Nachfrage.
Ebenso wie im Kanutourismus bilden das südöstliche und ganz besonders das nördliche Brandenburg die Schwerpunktregionen, sowohl in Bezug auf die Angebotsstruktur als auch gemessen an den Schleusenfrequentierungen. Auch die Potenzialschätzungen sind für diese Gebiete am größten. Die vernetzten Gewässerlandschaften in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und z.T. auch Berlin gelten als Trendreviere für Hausbooturlaub in Deutschland.
Im Wassertourismus und speziell im Kanu- und Sportboottourismus besteht nach wie vor eine große Kluft zwischen dem Gästeaufkommen im Norden und Südosten des Landes und den schwach entwickelten übrigen Regionen Brandenburgs. Im Norden stößt man schon heute an die Kapazitätsgrenzen der Schleusen und Gewässer. Übersteigt das Bootsaufkommen eine gewisse Grenze, kommt es zu Staus und langen Wartezeiten. So sinkt erwartungsgemäß der Grenznutzen des Reisenden. Genau das könnte sich für die

Oder zu einem Wettbewerbsvorteil entwickeln: geringes Gäste- und Bootsaufkommen, breite Wasserstraßen, keine Schleusen. Wassertouristen gelten im Allgemeinen als flexibel, mobil und wenig reviergebunden. Preise und Leistungen werden sehr genau verglichen. Auch das könnte den hiesigen Revieren zugute kommen. Wenn man es schafft, eine vergleichbare Servicequalität zu günstigeren Preisen anzubieten, könnte sich die Oder zu einer interessanten Ausweichsdestination entwickeln.

Sonstige Wassersportsegmente

An dritter Stelle im Ranking der bedeutendsten Wassersportsegmente steht der Segeltourismus. Dieser ist aber nur vereinzelt auf größeren Seen von Bedeutung. In der Saison 2001 konnten in Brandenburg knapp 100 Segelboote und –yachten von 24 Anbietern gechartert werden. Allein zwei Drittel aller Boote waren dabei im Südosten des Landes stationiert. Entwicklungsperspektiven ergeben sich hier eher langfristig. Schwerpunktgewässer sind der Scharmützelsee und der Werbellinsee, in abgeschwächter Form auch der Schwielochsee und die Gewässer im Umkreis der Stadt Brandenburg. Flüsse und Kanäle sind zum Segeln ungeeignet. Dennoch gibt es auch für Segler Möglichkeiten zum Wasserwandern, dort wo langgestreckte Seenlandschaften zu finden sind – wie im Raum Potsdam-Brandenburg – und sofern keine Brücken oder Schleusen den Weg behindern.
Alle bisher nicht erwähnten Sportarten sind wirtschaftlich weniger bedeutend und haben für die Positionierung und Profilierung der Destination Brandenburg einen geringen Stellenwert. Quantitativ dürften Aktivitäten wie Tauchen, Paddeln, Rudern oder Angeln allerdings weit verbreitet sein. Auf der Oder hat beispielsweise das Rudern eine lange Tradition und sollte durchaus in wassertouristische Entwicklungspläne einbezogen werden.

Personenschifffahrt

Die Fahrgastschifffahrt sollte zumindest volumenmäßig nicht unterschätzt werden. Immerhin 500.000 touristische Aufenthaltstage konnten die 31 Fahrgastschifffahrtsunternehmen in Brandenburg 2001 für sich verbuchen – das sind mehr als durch Kanu- und Motorbootcharter zusammen. Dafür liegen die Tagesausgaben je Fahrgast nur bei durchschnittlich 15,30 Euro, so dass durch die Passagiere insgesamt jährlich 7,7 Millionen Euro umgesetzt werden, also deutlich weniger als durch Kanu-Touristen an nur 300.000 Tagen. Das liegt sicher daran, dass Fahrgastschiffe fast ausschließlich Tagesfahrten anbieten und somit auch keine eventuellen Übernachtungskosten direkt auf die Schifffahrt zurückzuführen sind. Trotzdem sind diese Ausgaben steigerungsfähig. Beispielsweise liegen

die durchschnittlichen Tagesausgaben der Fahrgäste in Mecklenburg-Vorpommern bei fast 22 Euro und damit 40 Prozent höher. Möglichkeiten zur Ausgabensteigerung bieten sich etwa durch Landgänge und damit verbundene Aktivitäten, Verpflegung an Bord oder Angebote mit längeren Fahrtzeiten bis hin zu Zwischen-Übernachtungen an Land. Fahrgastschiffe können damit durchaus zu einer Konkurrenz für Flusskreuzer werden. Ansprechende und erlebnisreiche Mehrtagesfahrten könnten darüber hinaus der Fahrgastschifffahrt zu einem besseren Image verhelfen und gleichzeitig neue Zielgruppen ansprechen.
Über das derzeitige Nachfragevolumen und die -struktur liegen weder auf Landes- noch auf Bundesebene zuverlässige Daten vor. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass Senioren und Familien den Großteil der Passagiere ausmachen. Schätzungsweise 70 Prozent aller Fahrgäste in Brandenburg sind älter als 55 Jahre. Dabei dürfte mehr als 80 Prozent der Nachfrage auf die Landesbewohner oder Tagesausflügler aus angrenzenden Bundesländern entfallen. Unter den jüngeren Bevölkerungsschichten sind am ehesten Naturliebhaber für Fahrgastschifffahrten zu gewinnen. Vor allem Kombinationen mit anderen Transportmitteln wie z.B. mit Bahn-, Bus- oder Radreisen, aber auch Fahrten mit Traditionsschiffen werden stärker von jüngeren Zielgruppen nachgefragt.
Die Zukunft der Fahrgastschifffahrt ist ungewiss. Eine erhöhte Nachfrage ist nur für innovative Konzepte zu erwarten, wie erlebnisorientierte Fahrten auf nostalgischen oder ungewöhnlichen Schiffen. Probleme in Frankfurt (Oder) sind die Navigationszeiten der Oder und die Qualität und Verlässlichkeit der derzeitigen Betreibung.

Im Gegensatz zur Fahrgastschifffahrt sieht man in der Flusskreuzfahrtbranche keine Notwendigkeit zur Ansprache jüngerer Zielgruppen, denn Flusskreuzfahrten erfreuen sich auch in Brandenburg steigender Beliebtheit. Hier betragen die Reisekosten üblicherweise 100 bis 120 Euro pro Person und Tag, zuzüglich rund 25 Euro pro Landgang. Diese Preise werden aber fast vollständig an den Veranstalter gezahlt. Für das Land sind daher nur die darüber hinaus gehenden Reederei-Ausgaben für Treibstoff, Lebensmittel und Anlegungen sowie die Gäste-Ausgaben für Gastronomie, Souvenirs, Eintrittsgelder und mögliche Anschlussaufenthalte an Land relevant. Diese uferseitigen Ausgaben könnten in Brandenburg jedoch weit höher liegen. Wassertourismus-Experten werfen den Veranstaltern von Flusskreuzfahrten Ideenlosigkeit, schlechte Informationsbeschaffung, mangelnde Erlebnisorientierung und eine unzureichende Einbindung landseitiger Angebote vor.
Die Flusskreuzfahrten auf der Oder sind in den vergangenen Jahren trotz steter Nachfrage zum Erliegen gekommen, da die Oder für Hotelschiffe mit durchschnittlichem Tiefgang nur bedingt schiffbar ist. Saisonale Extremwasserstände stellen ein unkalkulierbares

Planungsrisiko für den Veranstalter dar. Müssen Reisen unterbrochen oder ganz abgesagt werden, droht ihm ein Imageverlust.

Wassertourismus vernetzt mit Radtourismus

Brandenburg und insbesondere die Oderregion sind geradezu prädestiniert für den Wassertourismus ebenso wie für den Radtourismus. Sie wurden zu klaren Schwerpunkten der Tourismuspolitik Brandenburgs erklärt. Da sich die Reisemotive in beiden Tourismusformen überschneiden – unter anderem Naturverbundenheit, Gesundheits-Bewusstsein, Spontaneität und Individualität – ist es mehr als naheliegend, sie zu kombinieren.

Die besten Verbund-Möglichkeiten von Wasser- und Radtourismus bietet sicherlich das Wasserwandern, allen voran der Kanutourismus. Dieses Potenzial wird aber bislang in Brandenburg kaum genutzt, obwohl der Radtourismus hierzulande einen hohen Stellenwert hat und ein gut ausgebautes Wegenetz von mehr als 1600 km Länge zur Verfügung steht, das künftig weiter ausgebaut wird. Ideal sind Radwege, die parallel zu Flüssen und Kanälen verlaufen wie der Spree-Radweg und der Oder-Neiße-Radweg, welcher immerhin auf Platz vier der beliebtesten Radfernwege Deutschlands rangiert.

Tatsache ist, dass in den letzten Jahren eine Zunahme der Radtouristen in und um Frankfurt (Oder) zu beobachten war, dass die Hotels entlang der Oder stärker frequentiert wurden und dass die Zahl der muskelbetriebenen Boote auf der Oder zugenommen hat. Alles spricht dafür, dass in der Vernetzung beider Tourismussegmente in der Oderregion ein großes Potenzial steckt.

Beispielhaft für Kanu-Rad-Reisen sind die beliebten Angebote „Paddel & Pedal“ in Ostfriesland und „Boot & Bike“ im Emsland. Eine solche Kombi-Tour (z.B. im Rahmen eines Wochenend-Pauschalangebotes) könnte folgendermaßen aussehen: Vom Hotel aus fährt der Tourist bzw. die Reisegruppe mit eigenen oder geliehenen Fahrrädern und einer speziellen Tourenwanderkarte ausgestattet zum Startpunkt der Kanutour. Ein Transporter bringt die Räder während der Kanufahrt zum Endpunkt der Route, so dass die Gruppe wieder per Fahrrad ins Hotel zurück fahren kann. Unterwegs wird für ausreichende Rastzeiten und regionale Speisen gesorgt. Die Übernachtung erfolgt in einem oder verschiedenen komfortablen Hotels. Dies käme auch dem allgemeinen Nachfragetrend im Kanutourismus zu mehr Komfort, Service, Rund-um-Versorgung und Pauschalangeboten entgegen.

Wassertourismus vernetzt mit Städtetourismus

Wie bereits unter 2.3. beschrieben, hat sich das Reiseverhalten des typischen Wassertouristen im Laufe der Jahre gewandelt. Der einst anspruchslose Selbstversorger sucht heute Komfort, Service und Unterhaltung. Deshalb erwarten Bootstouristen oder Wassersportler bei Landgängen ein umfangreiches Dienstleistungs- und Beherbergungsangebot in unterschiedlichen Preiskategorien und ein vielseitiges Kulturangebot. Zum Aufenthalt gehört auch die Möglichkeit, Einkäufe zu tätigen. Hierfür sind zielgruppenspezifische Angebote und die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen.
Es kommt hier aber nicht nur auf ein attraktives städtisches Angebot an, sondern auch darauf, inwieweit dieses kommuniziert wird. Servicequalität beginnt bei der Information potenzieller Touristen über Angebote und Sehenswürdigkeiten der Stadt in Reiseführern, Broschüren und im Internet, geht über eine ausreichende Beschilderung der Anlegemöglichkeiten vom Wasser aus und reicht bis hin zu Informationstafeln, Stadtplänen und Wegweisern an den Anlegestellen. Damit der ortsunkundige Tourist die Angebote vor Ort auch in großem Umfang nutzen kann, muss er sie zuerst einmal finden. Ein weiterer Punkt ist die Anpassung der Öffnungszeiten der Händler und Dienstleister im Sinne der Touristen. Denn was nützt beispielsweise ein Fahrradverleih, der sonntags geschlossen hat?

Umgekehrt sind wassertouristische Anlagen eine Bereicherung für den Städtetourismus. Auch für diejenigen, die keine Wassersportart aktiv betreiben, bilden Häfen, Marinas und Stegbootanlagen städtische Anziehungspunkte.
Frankfurt und die Oder sind untrennbar miteinander verbunden. Die Oderpromenade mit ihrem Schiffsanleger, der Ziegenwerder und eine kurze Schiffsfahrt sollten so selbstverständlich zu einer Stadtbesichtigung von Frankfurt (Oder) gehören wie die Hafenrundfahrt zu Hamburg. Ebenso werden ufernahe Gaststätten und maritime Events von der gesamten Bevölkerung positiv angenommen. Veranstaltungen am oder auf dem Wasser sind für den Städtetourismus wie für den Wassertourismus gleichermaßen wirkungsvolle Marketingmaßnahmen. Veranstaltungen wie das „HanseStadtFest“, „Bunter Hering“ oder das deutsch-polnische Skipper-Treffen sind imagebildend, rücken die Oder stärker ins Bewusstsein der Bürger und haben über die Stadtgrenzen hinaus eine große Ausstrahlkraft.

3. Ausgangssituation

Angebots- und infrastrukturelle Voraussetzungen im Oderraum

In den letzten Jahren wurde die wassertouristische Infrastruktur im Osten Brandenburgs stetig ausgebaut. Die Zahl der Liegeplätze und Wassersportanlagen hat spürbar zugenommen und deckt im Großen und Ganzen die Nachfrage. Lediglich für größere Boote ab 10 Meter Länge gibt es Kapazitätsengpässe.
Dass die Oder unter den unten aufgeführten Revieren das geringste Nachfrage-Niveau aufweist, schlägt sich in der gesamten touristischen Infrastruktur nieder.

Teilregion	Marinas	Steg-anlagen *	WW-Rastpl.	Biwak-plätze	andere	„Gelbe Welle“	Gesamt
Oder-Havel-Kanal, Finowkanal, Werbellinsee	8	34	5	8	27	10	82
Rüdersdorfer-Grünheider Gewässer	5	23	4	9	20	3	61
Oder	0	26	5	4	9	2	44
Dahmeseen	48	81	9	21	37	26	196
Spree, Spree-Seengebiet, Schwielochsee, Scharmützelsee	26	49	10	28	43	11	156
Insgesamt in den Teilregionen	87	213	33	70	136	52	539

** touristisch nutzbare Liegeplätze*

Quelle: In Anlehnung an media mare, 2006

Für die Zukunft wird eine erhöhte Nachfrage nach Liegeplätzen in Sportboothäfen erwartet. Die sogenannten Marinas sind vor allem an größeren Seen geballt zu finden. Allein am Scharmützelsee gibt es acht Marinas. An der Oder findet sich die geringste Anzahl an Anlegemöglichkeiten, aber auch dementsprechend die geringste Nachfrage nach Dauerliegeplätzen. In Kienitz and der Oder wurde jüngst der erste und einzige Sportboothafen mit 30 Liegestellen errichtet. Neben Dauerliegeplätzen sind immer auch freie Gastliegeplätze sowie öffentliche Liegestellen gefragt, die Bootsurlaubern kurze Landaufenthalte ermöglichen, und derzeit leider nur in den wenigsten Städten angeboten werden. Kurzzeitige Anlegemöglichkeiten bis zu 24 Stunden, die wasserseitig gut ausgeschildert sind, stellen insbesondere für Städte ein wesentliches Qualitätsmerkmal dar und sollten, unabhängig von der Nachfrage nach Dauerliegeplätzen, in jeder Anrainerstadt zur Verfügung gestellt werden. Gleiches gilt für öffentliche Wasserwanderliegeplätze. Da die Oder um Frankfurt – ebenso wie beispielsweise der Oder-Havel-Kanal – sich derzeit noch als reines Durchgangsrevier darstellt, bietet es jedoch gute Chancen, auf Grund seiner

Naturbelassenheit, sich als Ausgangspunkt für wirtschaftliche Aktivitäten zu entwickeln. Die Option, mit öffentlichen Liegeplätzen die durchreisenden Bootstouristen, wenn auch nur für wenige Stunden, in der Stadt binden zu können, erscheint langfristig als lohnenswertere Investition.

Teilregion	Bootsvermietung/ Charter	Gastronomie/ Hotellerie am Wasser	Wassertankstellen	Fäkalentsorgungsstationen
Oder-Havel-Kanal, Finowkanal, Werbellinsee	23	21	2	7
Rüdersdorfer-Grünheider Gewässer	8	12	0	7
Oder	2	4	1	3
Dahmeseen	59	77	5	53
Spree, Spree-Seengebiet, Schwielochsee, Scharmützelsee	63	70	2	34
Insgesamt in den Teilregionen	155	184	10	104

Datengrundlage: media mare, 2006

Die Versorgung mit Strom, Frischwasser und Sanitäranlagen sowie die Entsorgung von Müll, Abwasser, Fäkalien etc. an den Liegeplätzen ist nahezu flächendeckend gewährleistet, mit Ausnahme der Treibstoffversorgung. Die Wassertankstellen-Dichte ist im Gegensatz zur restlichen Infrastruktur rückläufig, was darauf zurückzuführen ist, dass sich der Betrieb einer solchen Tankstelle oder Fäkalentsorgung gerade in Regionen mit geringer wassertouristischer Nachfrage kaum rentiert. Das vorhandene Versorgungsnetz kann dennoch als ausreichend bezeichnet werden, denn die üblichen Charteryachten haben eine so große Reichweite, dass sie in den seltensten Fällen während der Reise nachtanken müssen.

Lediglich zwei Bootsvermietstationen haben sich bisher an der Oder angesiedelt. Als Hemmnisse für die Charterbranche gelten die stark schwankende Fahrwassertiefe, die Führerscheinpflicht und nicht zuletzt die schwache Nachfrage. Auch im Bereich der am Wasser gelegenen Gastronomie und Beherbergungseinrichtungen bildet die Oder das Schlusslicht. An Seen und Kanälen mit geringen Wasserstandschwankungen bieten sich verständlicherweise ganz andere Möglichkeiten. Doch zumindest unter den Anrainer-Kommunen entlang der Oder kann Frankfurt das beste touristische Angebot vorweisen.

Die touristische Infrastruktur an Land (wie Unterkünfte, Gastronomie und Ausschilderung von Sehenswürdigkeiten) ist noch nicht ausreichend, denn bislang stellt der Tourismus im deutschen und im polnischen Oderraum noch keinen wesentlichen Wirtschaftsfaktor dar. Das größte Potenzial für den landseitigen Tourismus liegt in den ausgedehnten

Naturschutzräumen entlang der Oder und den damit verbundenen Reiseformen Rad-, Wander- und Reittourismus. Die Oderregion birgt zweifellos ein großes touristisches Potenzial, dass jedoch nicht ohne grenzüberschreitende Förderung und einheitliche Vermarktung ausgeschöpft werden kann.

Über das Vorhandensein reichlicher und guter Infrastruktur hinaus, zeichnet sich eine Region durch ihr wassertouristisches Informations-, Beschilderungs- und Leitsystem aus. Ähnlich wie im Straßenverkehr ist eine Beschilderung der Wasserwege und die Ausweisung von Anlegemöglichkeiten und landseitigen Angeboten gerade für ortsunkundige Besucher ein wichtiger Service. Ein in diesem Zusammenhang häufig genanntes und hoch gelobtes Projekt ist die „Gelbe Welle“. Diese im Jahr 2000 entwickelte Marke wurde 2005 als einheitliches System unter dem Deutschen Tourismusverband „DTV“ in ganz Deutschland eingeführt. Jeder Anleger, Hafen oder Rastplatz, der gewisse Qualitätsanforderungen erfüllt, aber auch jeder Gastronomie- und Beherbergungsbetrieb am Wasser kann die Kennzeichnung mit der Marke „Gelbe Welle“ beantragen. Versehen mit einem standardisierten Schild (siehe nebenstehende Abbildung), wird die Anlage für Wassertouristen schon weithin sichtbar. Die Ausweisung von Art und Leistung der Anlegestelle und nach Belieben Verweise auf touristische Höhepunkte sorgen für Orientierung und garantieren Sicherheit und Qualität.

Quelle: Touristik Marketing Service GmbH, 2004

Nicht nur der Wassersportler profitiert von der „Gelben Welle“, sondern auch der Betreiber einer solchen Anlegestelle, der sich einerseits regional darüber vermarktet und andererseits über den DTV deutschlandweit im Internet und auf Messen repräsentiert wird. Im Januar 2005 war die „Gelbe Welle“ an 165 Standorten in Deutschland vertreten, davon allein 71mal in Brandenburg. Im Oktober 2006 waren es schon 239 Standorte, darunter 92 in Brandenburg und 63 in Berlin, was für diese Länder eine optimale Basis zur Weiterentwicklung des Wassertourismus und vor allem für die Gewinnung ausländischer Touristen darstellt. An der Oder sind bisher nur zwei Wassersportanlagen mit der „Gelben Welle“ gekennzeichnet.

Ergänzend zur „Gelben Welle“ gibt es seit kurzem für Anlegestellen und Häfen die Möglichkeit einer einheitlichen Klassifizierung. Ähnlich der Hotelklassifizierung, zeichnet der Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. je nach Qualitäts- und Servicestandard eine Anlage mit ein bis fünf „Blauen Sternen“ aus. Neben dem (versorgungs-)technischen

Angebot ist auch der touristische Service für die Einordnung von Bedeutung. Somit wird die Gesamtleistung für den Wassertouristen vergleichbar und bewertbar.

Vorhandene Infrastruktur in Frankfurt (Oder) / Słubice und deren Nutzung

In bester innerstädtischer Lage, an der gut ausgebauten, attraktiven Uferpromenade, befindet sich die moderne Frankfurter Schiffsanlegestelle für Fahrgast- und Flusskreuzfahrtschiffe. Die Kapazität der von der SVF betriebenen Anlage wird leider viel zu selten genutzt. Die Anlegestelle wird zwar wegen ihres Komforts sehr geschätzt und beinahe von jedem passierenden Schiff angelaufen, doch beim derzeitigen Schiffsaufkommen ist ein wirtschaftlicher Betrieb kaum möglich.
Am nördlichen Ende der Oderpromenade befindet sich der Winterhafen und die zugehörige Halbinsel. Die dort vorhandene Slipanlage wird bislang ausschließlich durch den Bundesgrenzschutz genutzt. Ab 2008 kann sie durch die Stadt Frankfurt oder einen privaten Investor übernommen werden. Dadurch bietet sich die einmalige Chance, ohne große Aufwendungen eine Marina mit Dauerliegeplätzen einzurichten. Dank seiner Beschaffenheit und der ruhigen, geschützten Lage ist dieses Areal prädestiniert für die Nutzung durch Sport- und Freizeitboote. Dafür müssten lediglich einige zusätzliche Haltevorrichtungen und eine Wassertankstelle geschaffen werden. Die Halbinsel am Winterhafen müsste an eine touristische Nutzung angepasst, d.h. die Rad- und Fußwege ausgebaut sowie das Parken und die Anfahrt mit dem PKW ermöglicht werden. Da die Uferpromenade 2006 bis zum Winterhafen verlängert worden ist, ist die Anbindung an die vorhandene touristische Infrastruktur bereits gewährleistet.
Der seit vielen Jahren auf polnischer Seite bestehende Słubicer Hafen würde hierfür keine Konkurrenz darstellen. Er ist unter deutschen Wassersportlern kaum bekannt. Zudem kann nicht von einer ständigen Nutzung gesprochen werden. Der Hafen befindet sich nicht im Eigentum der Stadt Słubice, sondern eines privaten Eigentümers. Ausnahmen sind gemeinsame Festveranstaltungen beider Städte.

SWOT-Analyse

Es folgt eine Stärken-Schwächen-Analyse – die sogenannte SWOT-Analyse – für Frankfurt (Oder) als Wassertourismus-Standort.

Stärken (Strengths):

- größte u. bekannteste deutsche Stadt an der Oder
- gute Einbindung in das Wasserstraßennetz Deutschlands und Polens
- moderne Anlegestelle in günstiger Lage für bis zu drei Passagierschiffe (denkbar wäre auch Nutzung durch Hausboote)
- modernisierte Uferpromenade mit Restaurants
- städtische Infrastruktur: gute Erreichbarkeit des Schiffsanlegers und der Promenade für PKW und ÖPNV, sowie Parkmöglichkeiten
- kurze Wege vom Ufer zum Stadtzentrum mit Hotels, Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten, Museen, Theater, Konzerthalle etc.
- Fußgänger- und PKW-Grenzübergang nach Polen, d.h. erweiterte Verpflegungs-, Übernachtungs- und Einkaufsmöglichkeiten
- ehem. Europapark Ziegenwerder als attraktives Naherholungsgebiet
- beliebte Veranstaltungen am Wasser: Hansefest, Bunter Hering, Skipper-Treffen...

Schwächen (Weaknesses):

- Bekanntheitsgrad der Stadt ist überregional zu gering
- zu negatives Image der Stadt
- ungenügende Vernetzung
- fehlende Anlegemöglichkeiten für Sportboote und muskelbetriebene Boote
- keine Betankung am Schiffsanleger möglich

Chancen (Opportunities):

a. standortbedingte Chancen:

- reizvolle Umgebung: Oder-Spree-Seengebiet, Naturparks, Schlaubetal, Oderbruch,...
- Möglichkeit zur Vernetzung der Wasserstraßen in der Region an Oder, Spree, Dahme, Warthe und Weichsel → durchgängige Befahrbarkeit führt zur Stärkung der wassertouristischen Region
- gute Verbund-Möglichkeit mit Radtourismus, v.a. mit Ausbau des Oder-Neiße-Radweges im Stadtgebiet
- wachsendes Interesse der Landesregierung an Förderung des Wassertourismus in Oderregion
- Zunahme muskelbetriebener Boote auf der Oder
- Oder als Durchgangsrevier für Motorboote in Richtung Ostsee
- mögliche Übernahme der Slipanlage im Winterhafen
- geringe Zahl der Wassersportanlagen an der Oder, d.h. keine echte Konkurrenzsituation

- wachsende Zahl der Wassersportler im Berliner Raum → mehr potenzielle Touristen für Oder-Spree-Kanal und Oder

b. marktbedingte Chancen:

- Trend: Flusskreuzfahrten auf deutschen Flüssen
- Trend: Öko-Tourismus (Wandern, Rad fahren, Naturerleben)
- Innovation im Schiffbau: flexible Flussschiffe
- steigende Nachfrage nach polnischen Destinationen

Bedrohungen (Threats):

a. standortbedingte Bedrohungen:

- starke Wasserstandsschwankungen v.a. zur Hauptsaison, d.h. Planungsrisiko für Reedereien
- schlechter Zustand des Mittellaufes der Oder hemmt zunehmend den Schiffsverkehr
- nicht ausreichende (wasser-)touristische Infrastruktur in Polen
- Oderregion touristisch unterentwickelt und als Reiseziel kaum bekannt
- einheitliche Vermarktung der Oder erst möglich, wenn Infrastrukturdefizite behoben sind und Kooperation mit Polen gelingt
- Führerscheinpflicht für Sportboote auf der Oder

b. marktbedingte Bedrohungen:

- Fahrgastschifffahrt auf der Oder seit 2000 eher rückläufig
- ungewisse Prognosen für die Zukunft der Fahrgastschifffahrt
- größer werdende Kluft im Entwicklungsgrad der Reviere in Brandenburg
  → Konkurrenzreviere sind touristisch sehr gut ausgebaut

4. Wassertouristische Entwicklungsziele und -strategien

I) Schaffung infrastruktureller Voraussetzungen zur optimalen Weiterentwicklung des Wassertourismus:

- Liegeplätze aller Art (v.a. öffentliche u. Kurzzeit-)
- Wasserwanderrast- u. Biwakplätze
- Ver- u. Entsorgungsmöglichkeiten für Haus- u. Motorboote
- Gastronomie, Hotellerie am Wasser
- wasserseitige Ausschilderung der Angebote

→ Einzelmaßnahmen sind oft unrentabel und risikobehaftet

→ ein stimmiges Gesamtkonzept gilt als zentrales Kriterium für eine erfolgreiche Investorensuche

II) Vernetzung der Angebote und Akteure:

- v.a. mit Rad- und Städtetourismus, evtl. Campingtourismus (Helenesee)
- Kooperation mit dem ÖPNV, kulturellen Einrichtungen etc. (z.B. Anlegegebühren enthalten Gutscheine für Getränke, Essen, Straßenbahn oder Ermäßigungen im Theater)
- verschiedene Akteure an einen Tisch bringen, Kontakte knüpfen, gemeinsame Ziele finden, Hemmnisse diskutieren
- Verbundmöglichleiten mit umliegenden Regionen: Berlin, Lebuser Land (entlang Oder / Warthe / Weichsel), Oder-Spree-Seengebiet

→ Nutzung von Synergieeffekten und Know-how-Transfer

→ Kombination von verwandten Tourismusformen verspricht deutlich höhere Potenziale

→ Alle profitieren: Touristen, Tourismuswirtschaft auf Wasser und an Land, Kommune

III) Verbesserte Angebotsgestaltung:

- potenzialorientiert (Sportboot- u. Wasserwandertourismus)
- zielgruppenorientiert
- innovativ u. erlebnisorientiert (v.a. in Fahrgastschifffahrt)
- Pauschalangebote, Rundreisen
- Kombination von Wasser- und Landaktivitäten
- Einbindung traditioneller Aktivitäten (Rudern, Oderfloß)
- gezielte Vermarktung der Angebote (z.B. Internet-Plattform)
- Steigerung Angebotsquantität und -qualität im Oderraum
- Unterstützung und Einbeziehung der polnischen Seite
- Events rund ums Wasser

Ideen zur Modernisierung der Fahrgastschifffahrt:

- Schwimmendes Restaurant
- Party-/Club-Schiff für die Jugend
- Veranstaltungsschiff, Vorbild: Potsdamer Theaterschiff
- mietbares Schiff für Betriebsfeiern, Verkaufsveranstaltungen und Präsentationen
- Uni: Seminare auf dem Schiff oder Erkundungsfahrt für Erstsemester (statt bisher Busfahrt ins Oderbruch)
- Schifffahrt mit anschließendem Theater-, Konzert- oder Kinobesuch und/oder organisierter Stadtführung (z.B. mit historischer Straßenbahn)
- Themenfahrten mit dem Fahrgastschiff: z.B. Literaturfahrten mit Lesungen, Geschichtsfahrten, Naturbeobachtungen (Vogelwelt etc.), Angeltouren
- innovative Schiffsarten: Solarboote, Traditionsschiffe, Raddampfer

IV) Ganzheitliche Vermarktung der Oderregion:

- gemeinsames Marketing der Anrainer-Bundesländer und -Landkreise
- einheitliche Strategien, keine gegenläufige Positionierung der Flussabschnitte
- grenzüberschreitende Vermarktung beider Ufer
- Fokus auf Berlin als Hauptquellmarkt
- Bekanntheitsgrad des Reviers in Deutschland erhöhen
- umfassende Information potenzieller Touristen über Reiserouten, Infrastruktur, Ausflugsziele usw. (ideal: Internet-Plattform)
- Auszeichnung von Wassersportanlagen mit der „Gelben Welle“ garantiert deutschlandweite Vermarktung und weckt Vertrauen beim Touristen
- Öffentlichkeitsarbeit beginnt schon vor dem Bau: Vorhaben müssen frühzeitig publik

gemacht werden

→ Länder- u. Staatsgrenzen sind für Wassertouristen irrelevant!
→ gemeinsames Marketing ist effektiver und günstiger

5. Projekte und Vorhaben für die Jahre 2007 bis 2013

Zur Schaffung einer bedarfsgerechten Infrastruktur in der Stadt Frankfurt (Oder) wurden vier zentrale Maßnahmen ausgearbeitet, die wir im Folgenden genauer betrachtet wollen.

Kleinbootanlegestelle Frankfurt (Oder)

- ***Kurzbeschreibung:***

Errichtung einer Steganlage für ca. 6 bis 8 Sportboote am Oderaltarm

- ***Priorität:*** A
- ***Zuständigkeit:*** *Wasser- u. Schifffahrtsamt Eberswalde mit Unterstützung* Stadt Frankfurt (Oder), Amt 60
- ***Realisierungszeitraum:*** mittelfristig; 2008/09
- ***Finanzierung***: Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde

- ***Projektbeschreibung:***

Eine wachsende Zahl an Sportbooten nutzt die Oder, um über das Stettiner Haff zur Ostsee zu gelangen. Die Nachfrage von Wassersportlern, speziell bei motorisierten Bootstouristen, von Berlin über den Oder-Spree-Kanal in Richtung Oder zu fahren, ist enorm gestiegen. Die Ausstattungssituation mit Liegeplätzen hat sich mit Ausnahme der Oder landesweit in den

letzten Jahren deutlich verbessert. Somit macht es sich auch für die Stadt Frankfurt (Oder) dringendst erforderlich diese infrastrukturelle Maßnahme, zur Attraktivitätssteigerung und zur Erhöhung der Besucherströme, einzurichten.
Bei diesem Projekt geht es um die Schaffung einer touristischen Infrastruktur, die der länderübergreifenden Tourismusentwicklung dient und somit einen bedeutenden vernetzenden Baustein im Regionalen Wachstumskern Frankfurt (Oder) / Eisenhüttenstadt zur Belebung des regionalen Tourismus als Wirtschaftszweig darstellt. Aus diesem Grunde sollte durch die Stadt Frankfurt (Oder) eine Anlegemöglichkeit in Zentrumsnähe geschaffen werden für Tagesbesucher, Stadtbesichtigung, Einkäufe usw. Hierfür bietet sich der Oderaltarm am Ziegenwerder an. Als technische Lösung sollte ein Schwimmsteg errichtet werden, der über Haltedalben wasserstandsunabhängig fixiert wird. Durch seine Lage im Oderaltarm kann der Steg in den Wintermonaten verbleiben (sehr geringe Unterhaltungskosten). Die Schaffung einer kleinen Bootsanlegestelle in unmittelbarer Zentrumsnähe – maximal 10 Boote - (Alter Oderarm) integriert sich in die bereits gestaltete Oderpromenade, ist eine attraktive Ergänzung zur bereits bestehenden Schiffsanlegestelle und würde vorhandene Konzepte der Stadt (Tourismuskonzept, Strategiekonzept zur Stabilisierung der Wirtschaft) und des Landes (Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg, Bestandteil des Regionalplanes der Planungsregion „Oderland-Spree“ unter Fremdenverkehr und Erholung) sinnvoll ergänzen und dem bekundeten Interesse der Stadt Frankfurt (Oder) zur Förderung der touristischen Attraktivität der Stadt, letztendlich auch für Wassersportfreunde außerordentlich dienlich sein.

- ***Begründung:***

- Entwicklung RWK – Regionaler Wachstumskern FFO/Eisenhüttenstadt
- Vernetzung der touristischen Angebote an der Oderpromenade: Oderfloß-Charter Triebler; Schiffsanlegestelle, Frankfurter Ruder-Club (Wasserwanderstützpunkt am Oder-Neiße-Radwanderweg)

Entwicklung „Marina Winterhafen“

- ***Kurzbeschreibung:***

Errichtung und Betrieb einer Marina unter Nutung des Winterhafens, der anliegenden teilweise privaten Flächen einschließlich der Halbinsel „Winterhafen“ in Übereinstimmung mit den Planungen des Landes, enthalten in WEP I und WEP II sowie den überörtlichen, mit den umliegenden Landkreisen abgestimmten planerischen Abstimmungen. Vorzusehen ist die Errichtung bzw. Sanierung der nötigen Infrastruktur unter Anbindung an die neu errichtete

Uferpromenade entsprechend den landesplanerischen Anforderungen und Vernetzung mit den Angeboten und Anforderungen des Fahrradtourismus

- ***Priorität:*** A
- ***Zuständigkeit:*** Stadt Frankfurt (Oder)
- ***Realisierungszeitraum:*** mittelfristig; 2008 – 2010
- ***Finanzierung:*** Operationelles Programm zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit – Polen (Wojewodschaft Lubuskie) – Brandenburg 2007 – 2013 im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusammenarbeit“

- ***Projektbeschreibung:***

Im Norden der Stadt, im Bereich Winterhafen wird bereits eine Slipanlage betrieben. Mit einer Übernahme der Schwimmsteganlage des Bundesgrenzschutzes im Jahr 2008 würde die Stadt Frankfurt (Oder) auf sehr günstige Weise zu einer Marina (15 – 20 Boote) kommen. Diese Anlage könnte durch die Stadt oder durch einen potenziellen Investor übernommen werden. Der bereits bestehende Hafen der Stadt Słubice, auf der polnischen Seite, wird nicht als Konkurrenzstandort für die Anlegestelle von Sportbooten gesehen.

In Kombination mit den technischen Möglichkeiten des bestehenden Bauhofes könnten Wartungsarbeiten oder Slipvorgänge bereits heute realisiert werden. Da der Standort bereits erschlossen ist, sind lediglich Ausgaben für eine Wassertankstelle, zusätzliche Haltpfähle und ein Umbau der Container einzuplanen. Das Gesamtprojekt muss den landesplanerischen Vorgaben aus den Wassersportentwicklungsplänen I und II und auch dem noch nicht vorliegenden Wassersportentwicklungsplan III entsprechen.

Europäisches Jugendhotel

- ***Kurzbeschreibung:***

Errichtung eines Jugendtouristenhotels im deutsch-polnischen Grenzraum

- ***Priorität:*** A
- ***Zuständigkeit:*** *Private Dritte (Gerstenberger Höfe) mit Unterstützung der* Stadt Frankfurt (Oder)
- ***Realisierungszeitraum:*** mittel- bis langfristig; 2008 – 2013
- ***Finanzierung:*** Operationelles Programm zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit – Polen (Wojewodschaft Lubuskie) – Brandenburg 2007 – 2013 im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusammenarbeit“.

- ***Begründung:***

Die Beherbergungskapazität der Stadt Frankfurt (Oder) muss dringend mit einem Angebot im Preissegment 14 bis 20,-€ ergänzt werden. Die Zielgruppe Schüler, Jugendliche und Studenten haben bisher nur die Möglichkeit die Übernachtungskapazität im „Eurocamp“ am Helenesee zu nutzen. Die Beherbergungskapazität der Stadt Frankfurt (Oder) muss dringend mit einem Angebot im Preissegment 14 bis 20,-€ ergänzt werden.
Die Anbindung der wassertouristischen Angebote an die kulturtouristischen Angebote der Europäischen Doppelstadt Frankfurt (Oder) / Słubice muss dabei gesichert sein, ebenso die Vernetzung mit der touristischen Infrastruktur auf der neu errichteten Oderpromenade

Errichtung eines Wasserwanderrastplatzes an der Oder

- ***Kurzbeschreibung:***

Anpassung der touristischen Infrastruktur an und um die Oder

- ***Priorität:*** A
- ***Zuständigkeit:*** *Ruderverein in Zusammenarbeit mit der* Stadt Frankfurt (Oder)
- ***Realisierungszeitraum:*** mittel- bis langfristig; 2008 – 2013
- ***Finanzierung:*** *Noch offen*

- ***Begründung:***

Zielgruppe Schüler, Jugendliche und Studenten sowie Touristen die die Stadt besuchen wollen.
Die Anbindung der wassertouristischen Angebote an die kulturtouristischen Angebote der Europäischen Doppelstadt Frankfurt (Oder) / Słubice muss dabei gesichert sein, ebenso die Vernetzung mit der touristischen Infrastruktur auf der neu errichteten Oderpromenade

„Frankfurt am Wasser“ – Entwicklung des Helenesee-Gebietes zu einem überregionalen Erholungs- und Freizeitzentrum

- ***Kurzbeschreibung:***

Vermarktung und touristische Entwicklung des Helenesee - Gebietes

- ***Priorität:*** A
- ***Zuständigkeit:*** *Helenesee AG mit Unterstützung der* Stadt Frankfurt (Oder)
- ***Realisierungszeitraum:*** mittel- bis langfristig; 2008 – 2013
- ***Finanzierung:*** Kosten insgesamt ca. 6,0 Mio €.

- ***Begründung:***

Das Areal um den Helenesee soll als Freizeit- und Campingpark für Besucher und Touristen zur Verfügung stehen. Dazu ist es erforderlich die bestehende Infrastruktur deutlich zu verbessern und die bestehenden Mängel zu beseitigen.
Die überregionale touristische Bedeutung des Freizeit- und Campingparks ist nachhaltig zu erhöhen und soll zugleich den Bedürfnissen der ortsansässigen Bevölkerung sowie Besuchern und Touristen angemessen Rechnung tragen.

Touristische Vermarktung der Infrastruktur durch den Tourismusverein

- ***Kurzbeschreibung:***

Grenzüberschreitende Vermarktung der wassertouristischen Angebote in der Region Wojewodschaft Lubuskie – Brandenburg unter besonderer Berücksichtigung der neuen Bedingungen nach dem Wegfall der Grenzziehung in der Flussmitte (Oder)

- ***Priorität:*** A
- ***Zuständigkeit:*** Tourismusverein Frankfurt (Oder) e.V.

- ***Realisierungszeitraum:*** mittel- bis langfristig; 2007 – 2013
- ***Finanzierung:***

GI INTERREG III A Projektes des Tourismusvereins Frankfurt (Oder) e.V. zur Entwicklung eines grenzüberschreitenden touristischen Marketings in der Wojewodschaft Lubuskie – Brandenburg 2007 – 2013 im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusammenarbeit“

- ***Projektbeschreibung:***

Weiterführung des GI INTERREG III A Projektes:

- Einbindung aller Marketingmaßnahmen des Tourismusvereins Frankfurt (Oder) e.V. in das GA-Netzwerk „Aktiv in der Natur“ (Rad-, Wander- und Wassertourismus) (IHK Frankfurt (Oder)), Träger: Landestourismusverband e.V.: d.h.
- Zertifizierung der Leistungsträger
- Zertifizierung der Wasser – Wander – Routen
- neue Planungsgrundlage: Wassersportentwicklungsplan III des Landes Brandenburg
- Grenzübergreifender Kulturreisekatalog

- Promotiontour der Stadtverkehrsbetriebe, des Amtes Lebus und des Tourismusvereins Frankfurt (Oder) e.V. für Berliner Schiffseigner; Ziel: touristische Vermarktung der Schiffsanlegestelle und der Fähre Lebus am Oder – Neiße Radwanderweg
- Einbindung des Frankfurter Ruder-Clubs (Wasserwanderstützpunkt am Oder-Neiße Radwanderweg) in die touristische Vermarktung

Weitere Vorhaben

- weiterer Ausbau des Oder-Neiße-Radweges
- fortschreitende Profilierung des HanseStadtFestes zur Oder
- Verknüpfung kulturhistorischer Angebote mit wassertouristischen Angeboten (Wochenendurlauber, Kurzurlauber)
- Hochwertige Gastronomie im Garten des Kleist Museums für Wassertouristen und Eheschließung am Wasser
- Gästeführung auf dem Fahrgastschiff
- Verbesserung der Fahrgastschifffahrt
- Erschließung des Friedrich-Wilhelm-Kanals für die wirtschaftliche Entwicklung der Region und Frankfurt (Oder)

6. Fazit und Ausblick

Das Land Brandenburg hat sich in den letzten Jahren zunehmend zu einem überregionalen Reiseziel für Bootsurlauber und der Wassertourismus so zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor entwickelt. Dies findet seinen Ausdruck in einer sprunghaft gestiegenen Nachfrage. Dabei gibt es nennenswerte Bereiche, die das Erscheinungsbild des Wassertourismus deutlich positiv vorangetrieben haben, wie Bad Saarow, Henningsdorf, Brandenburg, Werder und Potsdam.

Unabhängig von den positiven Ansätzen bleibt festzustellen, dass der Wassertourismus in einigen Gebieten, insbesondere dem Oderraum, nach wie vor noch zahlreiche Defizite aufweist und Potenziale noch zu wenig oder gar nicht genutzt werden.

Die Stadt Frankfurt (Oder) und die Stadt Słubice benötigen für ihre wasserseitige Entwicklung ein den Bedürfnissen von Investoren, Betreibern und potentiellen Nutzern angepasstes wasserseitiges gemeinsames Nutzungskonzept. Das wird mit der Umsetzung dieses Konzeptes erreicht. Hierbei werden Einzelkomponenten, die bereits seit einiger Zeit diskutiert werden, zu einem attraktiven Gesamtkonzept zusammengefügt und eine Art Erlebnisraum „Wasserfront Frankfurt (Oder) / Słubice“ entwickelt.

Kernansatz ist die Erweiterung der relevanten Zielgruppen (bisher nur Wassersportler, Wassertouristen) um landseitige Besucher (Städtetouristen, Tagesausflügler, Anwohner), die zwar keine Beziehung zu den benannten Freizeitformen aufweisen, aber eine attraktive Wasseranlage mit entsprechenden Angebotsstrukturen nachweislich positiv adaptieren.

Die als Einzelkomponenten an diesem Standort gegebenenfalls wirtschaftlich zu betreibenden Angebote sind beispielsweise:

- Steganlage (Marina)
- Bootsverleih mit Tankstelle
- Serviceangebote
- Terminal für Flusskreuzfahrer
- Anleger Personenschifffahrt
- Schiffsrestaurant
- Floating Homes (schwimmende Häuser)
- Kunst- Kulturveranstaltungen an und auf dem Wasser (floating stage)

Die aufgeführten Komponenten stellen eine potentielle Auswahl unterschiedlicher wasserseitiger Einrichtungen dar, die modular in beliebiger Reihenfolge und Intensität entstehen können – abhängig von der jeweiligen Genehmigungsfähigkeit, Nachfrage und Investorenanforderung.

Die Entwicklung eines solcherart erlebnisraumorientierten Gesamtkonzeptes umfasst die Analyse bestehender Planungen unter besonderer Berücksichtigung von Standortspezifika, die Einbeziehung alternativer, ergänzender Elemente, eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, Prüfung und Abstimmung der Genehmigungsfähigkeit, Abstimmung mit kommunalen Entscheidungsträgern, Involvierung potentieller Investoren und Betreiber wie auch die Präsentation im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen.

Mit der Schaffung der Steganlage im Altoderarm für Tagesbesucher und der Inbetriebnahme der Liegemöglichkeiten im Winterhafen für einen längeren Aufenthalt bzw. Überwinterungsmöglichkeit von Freizeit- und Sportbooten ist eine deutliche Frequentierung von Besuchern und Touristen in der Stadt Frankfurt (Oder) zu erwarten. Hier können verstärkt Dienstleistungsangebote der Stadt in Anspruch genommen werden, was sich positiv auf das Wirtschaftswachstum auswirken kann.
Da der Oder-Neiße-Radweg entlang der Oder durch die Stadt Frankfurt (Oder) in Nord-, Südrichtung bis zum Jahr 2007 fertig gestellt werden wird und dieser auch Richtung

Eisenhüttenstadt weiterführt, besteht die Möglichkeit der Vernetzung bzw. Verknüpfung von Angeboten wie Radwandern, Erlebnisgastronomie, Besuch von Kulturveranstaltungen und kultureller Einrichtungen im Bereich des Wachstumskerns Frankfurt (Oder) / Eisenhüttenstadt.
Durch Vernetzung von land- und wasserseitigen Einrichtungen sollen für interessierte Besucher Angebote in Ufernähe und im umliegenden Land generiert werden. Ziel muss es sein, über eine erhöhte Nachfrage Arbeitsplätze und die Wertschöpfung im Bereich des Wassertourismus zu schaffen, zu erhalten und zu sichern.

Mit diesem gemeinsamen Konzept der Städte Frankfurt (Oder) und Słubice wird auch Planungssicherheit für private deutsche und polnische Investoren geschaffen, die die Basis für die Umsetzung des Konzeptes bilden. Gleichfalls ist das Konzept die Grundlage für die Akquisition von Fördermitteln im Zeitraum 2008-2013.