

Machbarkeitsstudie für einen „Tidenkieker“ auf der schleswig- holsteinischen Elbseite

Endbericht Teil 1 Potenzialanalyse

Dezember 2020

Geschäftsführer:
Dipl.-Kfm. Cornelius Obier

Wissenschaftliche Leitung:
Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack

Büro Hamburg
Gurlittstraße 28
20099 Hamburg
Tel. 040.4 19 23 96 0
Fax 040.4 19 23 96 29
hamburg@projectm.de

Büro München
Landsberger Straße 392
81241 München
Tel. 089.614 66 08 0
Fax 089.614 66 08 5
muenchen@projectm.de

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

Kontakt
Matthias Wedepohl
Matthias.wedepohl@projectm.de
Tel. 0175-5957603

www.projectm.de

Das Projekt wird finanziert mit Mitteln des Regionalbudgets Westküste 2017- 2020. Das Regionalbudget Westküste 2017-2020 wird gefördert mit Landesmitteln aus dem Landesprogramm Wirtschaft.

Schleswig-Holstein
Der echte Norden

Wir fördern Wirtschaft



Landesprogramm Wirtschaft: Gefördert durch die Europäische Union - Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Bund und das Land Schleswig-Holstein



Inhaltsverzeichnis

1.	Projekthintergrund und -ziele.....	3
2.	Grundlegende Anforderungen	5
3.	Potenzialanalyse	7
3.1	Gewässerpotenziale	7
3.2	Markt- und Angebotssituation	10
3.3	Vertiefende Betrachtung Tidenkieker	11
3.4	Infrastruktursituation in den Anrainerorten	13
3.5	Marktpotenziale	18
3.5.1	Trends in der Fahrgastschiffahrt.....	18
3.5.2	Einzugsgebiete – Quellmarkt.....	20
3.5.3	Themen- und Zielgruppenpotenziale.....	23
3.6	Zusammenfassung Marktchancen	24
4.	Grobkonzept	25
4.1	Relevante Zielgruppen und deren Erwartungen.....	25
4.2	Anforderungen an das Schiff	27
4.3	Anforderung an die Anrainerorte	29
4.4	Empfehlungen zur Angebotsgestaltung	30
4.5	Betreiberüberlegungen	33
5.	Fazit und Ausblick	34

Hinweis: Aus Lesbarkeitsgründen wird in vorliegender Präsentation die männliche Sprachform verwendet. Hiermit ist keine Benachteiligung des weiblichen Geschlechts verbunden. Die sprachliche Vereinfachung ist als geschlechtsneutral zu verstehen.



1. Projekthintergrund und -ziele

Der 2005 speziell für die gezeitenspezifischen Anforderungen der Unterelbe gebaute Tidenkieker hat sich zu einer Erfolgsgeschichte für den Tourismus und die Naherholung im Landkreis Stade entwickelt. Zwischen April und Oktober werden in jedem Jahr etwa 220 Touren mit einer Gesamtzahl von ca. 8.500 Passagieren durchgeführt. Hauptausgangspunkt der Touren auf niedersächsischer Seite ist Stade in Ergänzung durch Krautsand. Etwa 40 Touren/Jahr fährt der Tidenkieker auch auf schleswig-holsteinischer Elbseite, überwiegend ausgehend von Haseldorf, zum geringeren Teil von Glückstadt. Wie die Erfahrungen vor allem aus Haseldorf zeigen, übersteigt die Nachfrage auf schleswig-holsteinischer Seite das aktuelle Tourenangebot bei weitem, so dass seit vielen Jahren der Wunsch besteht, das Fahrtenangebot zu erweitern. Aufgrund der begrenzten Betreiberressourcen und der zeitlichen Restriktionen durch Elbquerung und Tide ist eine Ausweitung der Tidenkieker-Touren auf schleswig-holsteinischer Seite keine realisierbare Option. Vor diesem Hintergrund gibt es bereits seit längerem von den dortigen Gebietskörperschaften (Kommunen Wedel, Haseldorf, Glückstadt, Elmshorn, Kreise Pinneberg und Steinburg), der Aktivregion Pinneberger Marsch & Geest und der Arge Maritime Landschaft Unterelbe Überlegungen für die Entwicklung eines eigenen schleswig-holsteinischen Schwesterschiffs, das nicht nur die Elbe, sondern möglichst auch deren Nebenflüsse Pinnau, Krückau und Stör befahren soll (folgend in diesem Konzept als „**Tidenkiekerin**“ benannt, mit Projektgruppe abgestimmter Arbeitstitel).

Der damit verbundene beträchtliche Investitionsbedarf setzt ein möglichst hohes Maß an Sicherheit im Hinblick auf die Markt- und Betreiberpotenziale sowie die technischen Realisierungschancen voraus. Im Rahmen einer umfassenden Machbarkeitsstudie sollen belastbare Erkenntnisse ermittelt werden, ob und ggf. unter welchen Bedingungen die Realisierung der Tidenkiekerin empfohlen werden kann.

Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie erfolgt in einem zweistufigen Verfahren. In einem ersten Schritt werden durch eine Potenzialanalyse zunächst die Marktchancen sowie Zielgruppen- und Gewässerpotenziale genauer untersucht (Grobkonzept). Sofern damit der Nachweis für gute Marktchancen erbracht werden kann, wird nachfolgend in einer zweiten Bearbeitungsstufe ein konkretes Umsetzungskonzept ausgearbeitet, das die Grundlage für die politische Entscheidungsfindung, die Einwerbung von Fördermitteln und letztendlich die Ausschreibung/Beauftragung für den Bau des Schiffes bildet. Gegenstand des Umsetzungskonzepts sind die Ausarbeitung eines Konstruktions- und Technikkonzepts für das Schiff, ein Angebots- und Marketingkonzept, ein Wirtschaftlichkeitskonzept für die Betreuung, ein Investitionskonzept für die Finanzierung und ein Betreiberkonzept.

Die vorgeschaltete Potenzialanalyse ist als Grobkonzept zu verstehen mit folgenden drei Aufgabenschwerpunkten:

1. **Eine Einschätzung der Marktpotenziale:** Differenzierte Beurteilung der Marktanforderungen und Marktchancen im Hinblick auf die erfolgreiche Etablierung der Tidenkiekerin.
2. **Eine Untersuchung der Gewässerpotenziale:** Integrierte Beurteilung der Gewässerpotenziale, differenziert für die einzelnen Gewässer mit den dortigen Standortpotenzialen. Darauf aufbauend Definition eines künftigen Aktionsraums für das Fahrgastschiff mit Vorschlägen für Anlegesituationen (Standorte und Infrastrukturausstattung).
3. **Die Ermittlung des Handlungsbedarfs und Grobkonzept für Tourenprogramm und Angebotsgestaltung:** Belastbare Einschätzung der Erfolgsaussichten und der dafür notwendigen Anforderungen und Umsetzungsschritte.

Die Potenzialanalyse wurde im Zeitraum von August bis Dezember 2020 durch das hierfür beauftragte Tourismus- und Freizeitberatungsbüro PROJECT M erarbeitet. Die vorliegenden Erkenntnisse und Vorschläge sind Ergebnis eines partizipativen Bearbeitungsprozesses¹ im optimalen Zusammenspiel der Fachexpertise von Projekt M mit regionalem Know-how und Engagement im Rahmen einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe.



¹ Ein großes Dankeschön an alle Gesprächspartner, die das Projekt mit ihrer Expertise unterstützt haben. Ganz besonderer Dank geht an Herrn Mahn vom WSA Glückstadt und Frau Voigt vom „Tidenkiekerverein“.

2. Grundlegende Anforderungen

Die Machbarkeit und Erfolgsaussichten für die Tidenkiekerin sind im Wesentlichen von fünf grundlegenden Anforderungsmerkmalen abhängig, wie in der folgenden Grafik abgebildet:

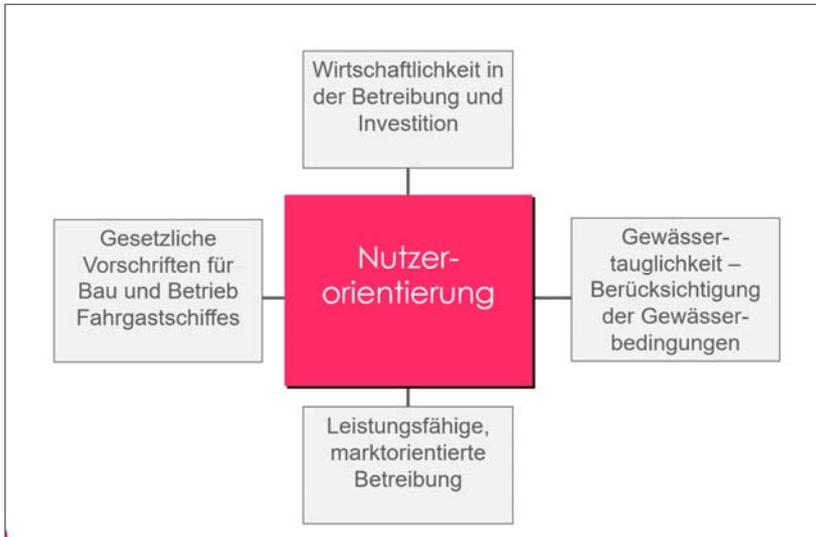


Abbildung 1: zentrale Einflussfaktoren

1. „Der Wurm muss dem Fisch und nicht dem Angler schmecken.“ Im Mittelpunkt und als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Marktpositionierung steht eine konsequente Nutzerausrichtung sowohl im Hinblick auf deren Anforderungen an das Schiff und dessen Ausstattung als auch hinsichtlich der Angebotsgestaltung.
2. Das Schiff muss in seiner technischen Konstruktion optimal an die spezifischen Gewässerbedingungen der Elbe und den Nebenflüssen angepasst sein, um vor dem Hintergrund der gezeitenbedingten Wasserstandsschwankungen und Strömungsverhältnisse die Gewässer befahren zu können.
3. Die rechtlichen Vorschriften für den Bau von Ausflugsschiffen respektive deren Zulassung und Betrieb²⁾ haben erhebliche Konsequenzen für die Investition und die Unterhaltung des Schiffs. Diese wurden seit Bau des Tidenkiekers deutlich verschärft, so dass unter diesen neuen Bedingungen ein Nachbau des niedersächsischen Tidenkiekers in dem seinerzeitigen Kostenrahmen von 390.000 Euro nicht mehr annähernd vorstellbar wäre.
4. Eine regelmäßige Subventionierung des Betriebs durch öffentliche Mittel ist auszuschließen, d. h. mit den Einnahmen aus dem operativen Geschäft müssen mindestens die laufenden Betriebskosten gedeckt werden können. Auch die Investitionskosten müssen finanzierbar und mit einem positiven regionalwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnis darstellbar sein.
5. Die Betreibung erfordert eine leistungsfähige, marktorientierte und wirtschaftlich tragfähige Betreiberstruktur.

² http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_16091999_LS232363486.htm

Voraussetzung integrierte Gesamtbetrachtung

Aus der Nutzerperspektive ist das Gesamtprodukt für die Attraktivität einer Ausflugsfahrt entscheidend. Diese umfasst weit mehr als nur ein attraktives Schiff, sondern darüber hinaus weitere wichtige Anforderungen, wie die folgende Grafik deutlich macht.

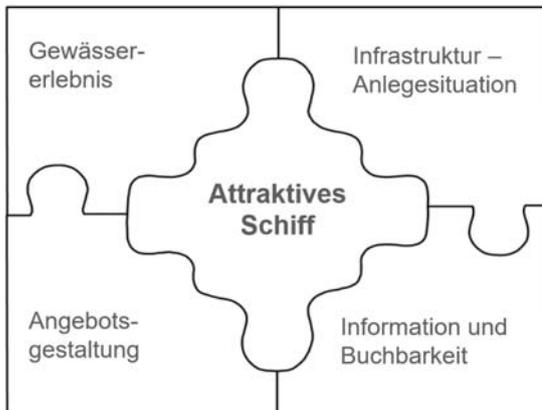


Abbildung 2: Gesamtprodukt Fahrgastschiffahrt

- Die Gewässerlandschaft ist ein, wenn nicht sogar das zentrale Attraktionsmerkmal für die meisten Passagiere. Man will nicht nur auf dem Wasser fahren, sondern vom Schiff die Landschaft beobachten. Eine Fahrt im Unterdeck auf einem eingedeichten Fluss ist deshalb für die meisten Menschen wenig attraktiv und entsprechend schlecht vermarktbar.
- Die Infrastruktur für eine nutzergerechte Anlegesituation muss stimmen. Zum einen muss überhaupt eine geeignete Anlegemöglichkeit vorhanden, zum anderen muss diese auch nutzergerecht sein, also der einfache, barrierefreie Zugang/Einstieg auf das Schiff.
- Das Touren-Angebot muss für die jeweilige Zielgruppe attraktiv sein. Das betrifft nicht nur die Streckenauswahl, sondern auch die Fahrtendauer, den Fahrtenzeitpunkt, den Preis usw.
- Das Angebot muss nicht nur inhaltlich stimmen, sondern verständlich kommuniziert werden und einfach buchbar sein.

Fazit: Das Unternehmenskonzept für die Tidenkiekerin ist nur mit einer integrierten Gesamtbetrachtung Schiff, Gewässerlandschaft, Anlegesituation, Angebotsgestaltung sowie Information und Vertrieb erfolgversprechend.

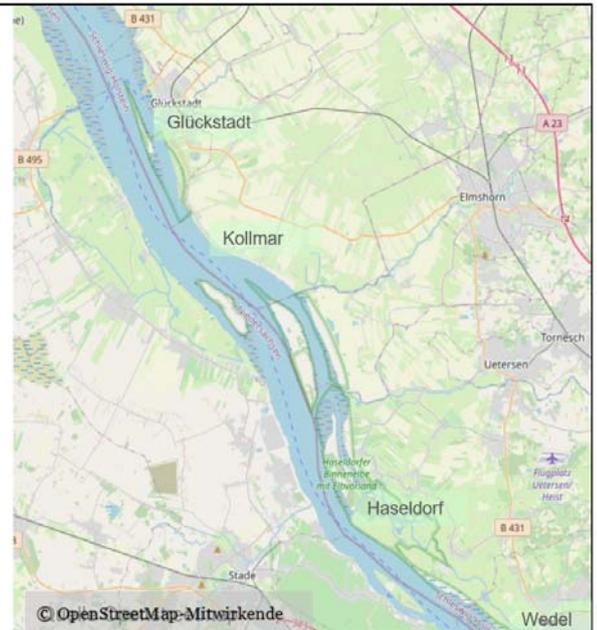


3. Potenzialanalyse

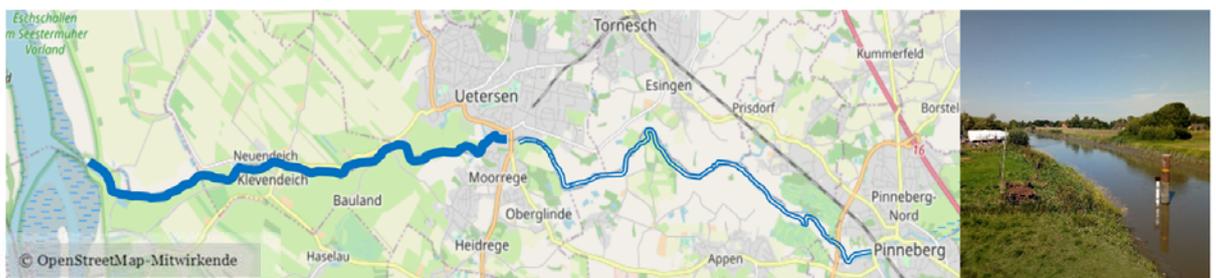
3.1 Gewässerpotenziale

Steckbrief Elbe

- Distanz Wedel bis Einmündung Stör 40 km.
- Jederzeit befahrbar, aber nautisch sehr anspruchsvoll.
- Maritimes Ambiente mit weiten Sichtperspektiven.
- Landschaftlich sehr reizvoll, insbesondere der Bereich Haseldorfer Binnenelbe, Inseln und Sandbänke.
- Hoher naturkundlicher Wert (Vogelwelt, Seehunde, Flora auf Inseln).
- Touristisch relevante Landgangpotenziale auf Seite S-H v.a. in Wedel, Haseldorf, Kollmar und Glückstadt.



- Bundeswasserstraße. Länge 19 km, für Tidenkiekerin aufgrund geringer Wassertiefe nur auf Länge von 9 km bis Uetersen befahrbar. Fahrten nach Pinneberg sind damit nicht möglich.
- Fahrten müssen sich nach dem Gezeitenkalender richten. Aufgrund der Gezeiten bei auflaufendem Wasser zwei Stunden nach NW, bei ablaufendem Wasser bis zur halbe Tide.
- Im Bereich Mündung bis Uetersen nur bedingt landschaftlich reizvoll (v.a. ab Klevendeich). Auf beiden Seiten eingedeicht und wenig Baumbewuchs entlang des Ufers. Überwiegend eher monotoner Streckenverlauf.
- Bis Uetersen zwei Brückenbauwerke. Max. Schifffahrtshöhe bei geschlossener Brücke 4,20 Meter (Klevendeich).
- Touristisch relevant nur Uetersen mit Rosarium, Kloster und Museum.



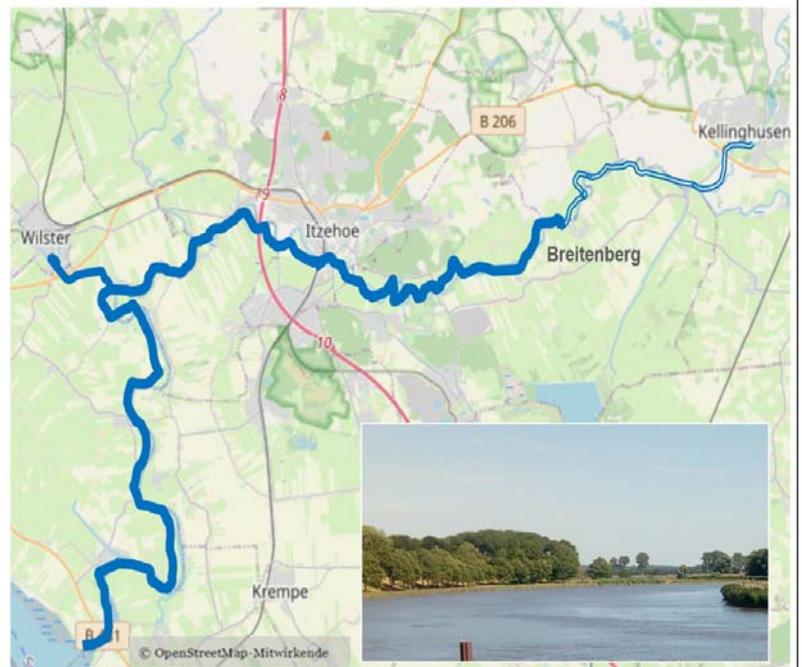
Steckbrief Krückau

- Bundeswasserstraße. Länge 12 km bis Elmshorn. Strecke befahrbar bei auflaufendem Wasser eine Stunde vor HW nach Elmshorn, nicht bei ablaufendem Wasser.
- Trotz beidseitiger Eindeichung landschaftlich recht attraktiv, da häufig schöner Baumbewuchs entlang des Ufers. Ab Kronsnest Gewässerverlauf etwas abwechslungsreicher/stärker mäandrierend. Eine Klappbrücke in Elmshorn. Höhe wenn geschlossen 2 Meter. Öffnung bei Bedarf mit Anmeldung 30 Minuten vorher.
- Touristisch relevant: Elmshorn mit seinen Sehenswürdigkeiten und der Bahnanbindung.



Steckbrief Stör

- Bundeswasserstraße Länge 50 km, befahrbar für Tidenkieker nur bis max. Breitenberg bei Km 38.
- Nebengewässer Wilster Au bis Wilster befahrbar.
- Trotz Gezeiten jederzeit befahrbar, auch bei Niedrigwasser.
- durch die vielen Richtungswechsel immer wieder neue Blickperspektiven.
- Brückeneinschränkungen Breitenburg 2,65 m, Itzehoe Eisenbahn 3,5 m, Heiligenstedten beweglich.



Touristische Landgangle relevanz: Sperrwerk Stör, Wewelsfleth, Beidenfleth, Wilster, Heiligenstedten, Itzehoe. Das Schloss Breitenburg ist nicht für Besucher zugänglich, Schloss Heiligenstedten zurzeit in sehr verfallenem Zustand und in diesem Zustand keine touristische Relevanz.

Strecken und Fahrtzeiten

Insgesamt etwa Gesamtlänge 100 km für Fahrgastschiffe befahrbare Gewässerkilometer.

Unter Berücksichtigung der Gezeiten ergeben sich folgende Fahrtzeiten:

Strecke	Gewässer	Mit Strom/ Gegen Strom ³
Wedel nach Haseldorf	Elbe	1,25 Std./ 1,60 Std.
Wedel zur Pinnau	Elbe	1,50 Std./ 1,75 Std.
Wedel zur Krückau	Elbe	1,75 Std. /1,85 Std.
Wedel nach Kollmar	Elbe	2,0 Std./ 2,50 Std.
Wedel nach Glückstadt	Elbe	2,5 Std./ 3,0 Std.
Wedel nach Itzehoe	Elbe + Stör	4,75 Std./ 6,0 Std.
Glückstadt nach Itzehoe	Stör	2,25 Std./ 3,0 Std.
Glückstadt bis Krückau	Elbe	1,0 Std./ 1,25 Std.
Elbmündung bis Uetersen	Pinnau	1,0 Std./ 1,25 Std.
Elbmündung bis Elmshorn	Krückau	1,25 Std./ 1,5 Std.

Fazit: Unter landschaftlichen Gesichtspunkten bietet die Elbe das höchste Attraktionspotenzial. Auch Stör und Krückau bieten ein reizvolles Landschaftsbild, aufgrund der überwiegend beidseitigen Eindeichung im Vergleich zur Elbe aber etwas weniger attraktiv. Die Pinnau bietet realistischere nur in Verbindung mit Uetersen als Fahrtenziel Attraktionspotenziale für eine Befahrung, da durch die fast vollständige beidseitige Eindeichung mit geringem Baumbestand das Landschaftserlebnis alleine nur begrenzte Attraktionspotenziale bietet. Eine Weiterfahrt nach Pinneberg ist aufgrund des geringen Wasserstands auch bei Hochwasser selbst für ein flachgehendes Fahrgastschiff nicht möglich.

Ein erheblicher Vorteil bei Elbe und Stör ist deren gezeitenunabhängige Befahrung, so dass dort täglich zur gleichen Uhrzeit Abfahr- und Ankunftszeiten möglich sind. Eine Schlüsselfrage betrifft die Verschlickung, die v. a. auf Krückau und Pinnau und in geringerem Maße auch auf der Stör festzustellen ist. Die Investition in eine Tidenkiekerin wäre kritisch zu betrachten, wenn man davon ausgehen müsste, dass perspektivisch aufgrund einer zunehmenden Verschlickung Fahrten auf den Nebenflüssen nicht mehr möglich sein werden.

³ Angaben WSA Außenstelle Glückstadt bei einer Geschwindigkeit 10 Knoten mit dem Strom und 6 Knoten gegen Strom



Dies ist aber lt. WSA Außenstelle Glückstadt glücklicherweise nicht zu erwarten. Auch in längerfristiger Perspektive werden Fahrten mit der Tidenkiekerin möglich sein, wenn diese einen in etwa vergleichbar niedrigen Tiefgang hat wie der Tidenkieker und nicht über die übliche Länge eines Fahrgastschiffes hinausgeht. Landgangpotenziale gibt es an allen vier Gewässern. Ausreichende Attraktionspotenziale als Zielorte für „Städtetouren“ haben realistischerweise aber nur die größeren Anrainerorte Wedel, Elmshorn, Glückstadt, Itzehoe und Wilster sowie Stade auf der niedersächsischen Elbseite. Für kleinere Anrainerorte gilt dies nur in Verbindung mit einer regional ausstrahlenden Veranstaltung (Beispiel Bahrenfleth-Neuenkirchen mit seinem alle zwei Jahre stattfindenden Trecker-Oldtimertreffen).

3.2 Markt- und Angebotssituation

Die Fahrgastschiffahrt hat in der Region eine lange Tradition, zunächst als Verkehrsmittel für Fahrten nach Hamburg und dann in der zweiten Hälfte des 20. Jh. vorrangig als Freizeitangebot. Im Jahr 2013 hat die Reederei Brandt in Wilster als letzte gewerbliche Fahrgastschiffahrtsreederei ihr Fahrgastgeschäft eingestellt und ihre beiden Fahrgastschiffe „Germania“ (200 Personen) und „Nordstern“ (300 Personen) verkauft. Seitdem gibt es auf schleswig-holsteinischer Elbseite und auf den Nebenflüssen keine regelmäßigen öffentlichen Fahrten auf einem Fahrgastschiff mehr. Bewohner der Region, die mehrheitlich kein eigenes Schiff besitzen, haben somit nur eingeschränkte Möglichkeiten, ihre Gewässer auf dem Wasser zu erleben. Diese sind aktuell:

- Ab Haseldorf und Glückstadt Naturerlebnissfahrten auf der Elbe mit dem Tidenkieker. Im Jahr 2019 gab es 25 Touren ab Haseldorf und fünf Fahrten ab Glückstadt.
- Ab Glückstadt und Kollmar kommerzielle Reederei Wunschtörn mit attraktivem Tourenprogramm an zahlreichen festen Terminen auf Elbe und Stör bis nach Hamburg, auch Kombitour Rad nach Stade. Aber nur geringe Mitfahrkapazitäten bis zwölf Passagiere.
- Ab Glückstadt RIGMOR, ältestes fahrtüchtiges Segelschiff Deutschlands. Inklusive Crew 20 Passagiere. Fahrten in der Regel ein- bis zweimal wöchentlich auf der Elbe. Betreuung durch Förderverein.
- MS Princess (Reederei Adler), Elbfahrt ab Hamburg nach Glückstadt und zurück ca. zweimal monatlich und Veranstaltungsfahrten (Tiefgang 1,60 m).
- Ab Elmshorn Traditionssegelschiff „Ewer Gloria“, ehem. Lastensegler. Krückaufahrten, max. 16 Passagiere. Fahrten im gesamten Revier, von Mai bis Oktober ca. 60 Fahrten, geringer Tiefgang 64 cm. Betreuung durch Verein.
- Seit 2019 gibt es die kommerziell betriebene Elblinie von Stadersand über Wedel nach Hamburg und zurück mit täglich drei Linienfahrten mit den beiden Schiffen „Liinsand“ (50 Passagiere, Mitnahme bis zu 15 Rädern) und „Japsand“ (118 Passagiere, bis zu 30 Räder). Tiefgang beider Schiffe 1,35 Meter bzw. 1,65 Meter.
- Von Wilster auf der Wilster Au fährt sporadisch der Aukieker.
- Darüber hinaus gibt es die Lühe-Schulau-Fähre (keine Pkw) und die Autofähre Wischhafen - Glückstadt.

Fazit: Die Auflistung macht deutlich, dass es derzeit zwar mehrere Möglichkeiten gibt, v.a. die Elbe im Rahmen einer öffentlichen Fahrt auf dem Wasser zu entdecken, sich das vorhandene Angebot in den Anrainerorten der Elbe mit Ausnahme von Wedel (Hamburg-Fahrten Elblinie) vor allem auf den Nebengewässern jedoch sehr reduziert darstellt. Überhaupt nicht möglich sind Gruppenfahrten mit mehr als 20 Passagieren und die Mitnahme mehrerer Räder. Noch viel bedeutsamer ist aber, dass mit den vorhandenen Schiffen keine nennenswerte Ausweitung der Touren möglich ist, da entweder die Ressourcen fehlen (Vereinsbetreiberstruktur) oder die Schiffe einfach nicht mehr Kapazitäten bieten. **Eine Erweiterung des Fahrgastschiffahrtsprogramms auf schleswig-holsteinischer Elbseite und auf den Nebenflüssen ist vor diesem Hintergrund nur mit einem für diese Gewässer geeigneten neuen Fahrgastschiff vorstellbar.**

3.3 Vertiefende Betrachtung Tidenkieker

Ideengeber für die Tidenkiekerin ist der vorwiegend auf niedersächsischer Elbseite fahrende Tidenkieker. Es macht daher Sinn, sich diesen etwas genauer anzuschauen. Zum Verständnis wichtig ist die Idee, die hinter dem Bau des Tidenkiekers stand und auch weiterhin gilt, nämlich die erlebnisorientierte Umweltbildung und keine kommerziellen Gründe. Dies erklärt auch die Betreiberstruktur durch den Verein „zur Förderung von Naturerlebnissen“. Gebaut wurde der Tidenkieker 2005 unter besonderer Berücksichtigung der nautischen Anforderungen des Reviers Untere Elbe (geringer Tiefgang, Einstieg über herablassbaren Steg am Bug und Gangway am Heck). Dies war der Beginn einer Erfolgsgeschichte, die bis heute andauert.



Kurzsteckbrief

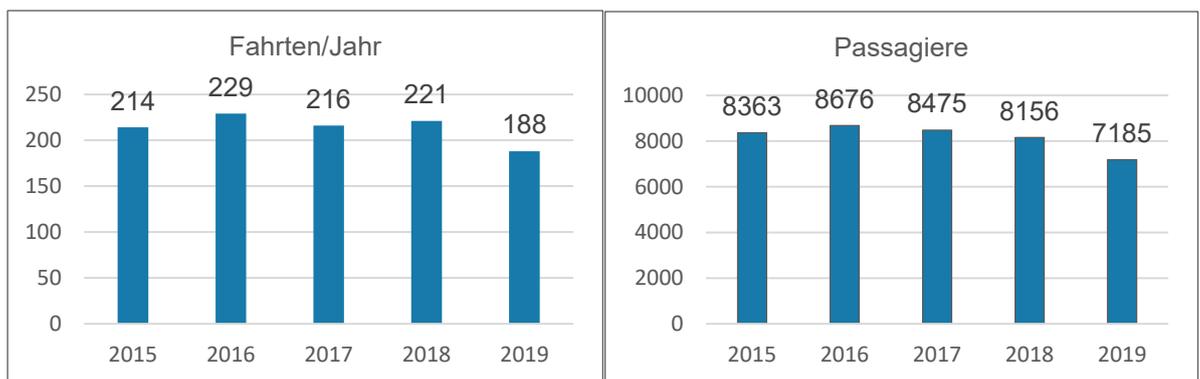
- Länge 16,20 m, Breite 4,80 m, Höhe Fahrtenstand 2,95, Tiefgang beladen 0,50 m
- Max. Geschwindigkeit 7,5 Knoten
- Kapazität für 50 Personen
- Mini-Küche und 1 WC
- Keine Außensitzplätze, Aussichtsplattform am Heck
- Gebaut 2005 in Deutschland für rund 390.000 €
- Liegeplatz/Häfen Stade und Krautsand
- Drei feste, unterschiedliche öffentliche Naturerlebnistouren „Waterkant“, „Inselwelten“, „Schilfparadiese“.
- Öffentliche Touren immer unter Begleitung eines Naturguides.



- Besatzung Schiffsführer und Matrose (nicht mehr berufstätige ehem. Kapitäne, die das nicht aus finanziellen Motiven, sondern aus Interesse/Freude an der Tätigkeit machen).
- Eine Geschäftsstelle mit Teilzeitkraft für Organisation/Programmgestaltung (Buchungsgeschäft seit 2019 bei der Stade Marketing und Tourismus GmbH).

Touren/Fahrtenprogramm

- Von April bis Oktober
- Öffentliche Touren ca. 60% ab Stade
- 2019: 25 Fahrten ab Haseldorf und 5 Fahrten ab Glückstadt
- Insgesamt etwa 220 öffentliche und geschlossene Fahrten im Jahr (Quelle Verein zur Förderung von Naturerlebnissen). Die 2019 deutlich niedrigere Zahl erklärt sich vor dem Hintergrund der über viele Jahre stabilen Nachfrage nicht durch ein plötzliches Nachlassen des Marktinteresses, sondern vermutlich durch Reibungsverluste im Zusammenhang mit der Überführung des Vertriebs- und Buchungsgeschäfts vom Verein in die Hände der Stade Marketing und Tourismus GmbH.



Nachfrage

- Seit vielen Jahren etwa paritätische Verteilung öffentlicher Fahrten und Gruppenfahrten.
- Durchschnittliche Passagierzahl je Tour über die gesamte Saison 38 Passagiere = 76 % Auslastung.
- Touren ab Haseldorf 98% Auslastung, also fast immer ausgebucht.
- Im operativen Geschäft positives Betriebsergebnis. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Besatzung und die Naturführer nur ein kleines Anerkennungshonorar erhalten und weder in Stade noch in Krautsand Liegeplatzgebühren anfallen.

Fazit: Die Erfolgsgeschichte des Tidenkiekers macht deutlich, dass auch in einem ländlichen Raum mit überschaubaren Primärmarktpotenzialen (Landkreis Stade ca. 200.000 EW) eine ausreichende Marktnachfrage für tägliche Touren mit einem Fahrgastschiff besteht. Es sind keine Gründe ersichtlich, warum dies nicht auch für den Schleswig-Holsteiner Elbbereich mit Nebenflüssen zutreffen sollte. Dies gilt allerdings nur für die Marktnachfrage, aufgrund der besonderen Betreiberbedingungen aber nicht automatisch auch für die Wirtschaftlichkeit der Tidenkiekerin.



3.4 Infrastruktursituation in den Anrainerorten

Voraussetzung für Fahrten mit der Tidenkiekerin ist nicht nur die Gewässereignung, sondern auch geeignete Anlegesituationen in den Anrainerorten. Dabei ist zwingend zu beachten, dass ein Fahrgastschiff nur an Anlegern anlegen darf, die vom WSA auch zugelassen sind. Die baulichen Anforderungen an einen Fahrgastschiffanleger sind deutlich höher als bei einem Sportbootanleger⁴. Selbst wenn das Anlegen an einem Sportbootschwimmanleger (Schlengel) anlegetechnisch vorstellbar wäre, wäre dies genehmigungsrechtlich nicht zulässig. In der folgenden Tabelle werden die bestehenden Anlegesituationen dargestellt⁵.

Elbe zwischen Wedel und Glückstadt/Störmündung

Standorte und Gewässerkilometer	Infrastruktur - Anlegesituation	Bewertung als Anlegeort für Tidenkiekerin
Wedel Km 641,3 Fähranleger	Schwimmponton, tidenunabhängig	Anlegen theoretisch möglich, aber nur kurzzeitig, da Fährverkehr Schulauer Fähre
Wedel Km 641,5 neuer Stadthafen	Neuer Anleger im sanierten Hafenbecken, tidenunabhängig	Anlegen möglich. Perfekte Anlegesituation mit Versorgung und barrierefreiem Zugang, öffentliches WC-Gebäude soll 2023 kommen, provisorisch solange WC-Container. Touristisch sehr attraktives Umfeld. Bis Stadtzentrum gut 1 Kilometer. Zufahrt für Bus möglich.
Haseldorf Km 653,4 Sportboothafen Haseldorfer Binnenelbe	Spundwand (wird vom Tidenkieker genutzt) und Slipanlage bzw. Rampe, tidenabhängig (mindestens halbe Tide zum Einlaufen erforderlich).	Anlegen bei ausreichend Wasserstand. Sehr schöne landschaftliche Lage. Nahegelegenes Servicegebäude mit WC und Duschen. Großer Parkplatz auch für Busse. Bis Ortslage Haseldorf ca. 1,3 Km, für Fußweg zu weite Entfernung. Fußläufig erreichbar aber nah gelegenes Naturzentrum vom NABU.
Kollmar, Km 666,1 Anleger und Sportboothafen	Landungsbrücke und Hafenbecken für Sportboote, tidenunabhängig	Anlegen Landungsbrücke jederzeit möglich. Reizvolle landschaftliche Lage und attraktives touristisches Umfeld mit öffentlichem WC, Gastronomie und Strand.
Kollmar, OT Bielenberg, Km 669,3 Sportboothafen	Kleiner Sportboothafen, tidenunabhängig	Anlegen im Hafenbecken nicht möglich, da zu schmale Einfahrt und kein geeigneter Anleger. Anlegen nur am Strand mit Bugausstieg, aber evtl. Konfliktpotenzial mit Badegästen. Landschaftlich sehr attraktives Umfeld „Bielenberger Auwald“ - hohe Naturschutzanforderungen.

⁴ Mehr siehe https://izw.baw.de/publikationen/tr-w/0/msa_2012.pdf

⁵ Quelle eigene Vor-Ort-Besichtigung und Abstimmung mit WSA Glückstadt



Glückstadt Km 670,8 Innen- und Außen- hafen	Innenhafen mit beidseitiger Kaianlage, Außenhafen ebenfalls Kai an beiden Seiten sowie Schlengel vom Wassersportverein.	Anlegen im Innenhafen möglich, ausreichend Anlegemöglichkeiten am Kai, aber zeitlich sehr eingeschränkte Zufahrt zum Innenhafen (zwei Stunden vor und dann bis Hochwasser ist Schleuse geöffnet). Außenhafen immer erreichbar, aber kein öffentlicher Anleger. Anlegen für Fahrgastschiff nur möglich, wenn vorher Genehmigung durch Segelverein (Schlengel) oder Glückstadt Port (Nordkai). Am Südkai Schwimmsteganlage mit den drei Eigentümern LKN (Landesamt Küstenschutz), Zoll und WSA, die dauerhaft belegt ist. Vom Außenhafen bis Altstadt ca. 500 Meter. Touristisch sehr attraktives Umfeld v.a. am Innenhafen. Öffentliche Toiletten direkt am Hafen (Fischpark Docke)
---	---	--

Krückau: Fahrgewässer für Fahrgastschiff mit geringem Tiefgang bis Elmshorn

Standorte und Gewässerkilometer	Infrastruktur - Anlegesituation	Bewertung als Anlegeort für Tidenkiekerin
Elmshorn, Km 0,5 Stadthafen, tidenabhängig	Kaianlage beidseitig, tidenabhängig	Anlegen an Kaianlage zulassungsrechtlich möglich, aber bei mindestens halber Tide. Man kommt mit auflaufendem Wasser eine Stunde vor HW nach Elmshorn, kann Personen von und an Bord lassen und muss dann zügig den Hafen wieder verlassen. WC-Gebäude direkt am Hafen. Attraktive, zentrumsnahe Lage, Bahnanschluss (800 m). Parkmöglichkeiten auch für Bus an beiden Uferseiten. Konkrete Umsetzungsplanung für gestalterische Aufwertung des gesamten Hafenbereichs einschließlich Teilsanierung Kaianlage.
Spiekerhörn, Km 5,75	Schwimmsteg, tidenunabhängig	Steganlage Zulassung für Fahrgastschiff nur mit größerer Investition möglich. Touristisch relevante Gaststätte Spiekerhörn.
Kronsnest, Km 6,8 Fähre	Fährrampe, tidenunabhängig	Rampe ggf. von Tidenkiekerin nutzbar (Fähre verkehrt nur am Wochenende). Notwendig wären dazu Poller an Land zum Festmachen. Landschaftlich sehr schönes Umfeld. Touristisch relevante Ausstellung Stöpenkieker (Mini-Museum) direkt am Anleger und nahe Gaststätte.
Krückaumündung Vereinshafen	Dockhafen und Anleger WSA Nordufer	Einfahrt für Fahrgastschiff nicht möglich. Anleger WSA ggf. auf Anfrage.



Pinnau: Fahrgewässer für Fahrgastschiff mit geringem Tiefgang bis Uetersen, weiterer Verlauf bis Pinneberg nicht ausreichende Wassertiefe

Standorte und Gewässerkilometer	Infrastruktur - Anlegesituation	Bewertung als Anlegeort für Tidenkiekerin
Uetersen, Km 10,10 Hafen Uetersen	Kaianlage und Sportbootliegeplätze, tidenabhängig	Stichhafen Uetersen mit Kaianlage zugelassen für Fahrgastschiff, aber aktuell nur bei absolutem Hochwasser erreichbar. Sowohl Kai als auch Umfeld in keinem attraktiven Zustand und ohne jegliche öffentliche Serviceanlage mit WC usw. Schlengegel vom Wassersportverein nicht für Fahrgastschiff zugelassen. Rosarium als die touristische Attraktion der Stadt nur etwa 300 m entfernt.
Klosterdeich, Km 12,09 Historischer Hafen	Vereinsanlage Rampe und Sportbootliegeplätze, tidenabhängig	Anlegen nur an Rampe möglich, mindestens halbe Tide. Standort touristisch unattraktiv und zu weit bis Uetersen.
Klevendeich Km 14,7 Sportboothafen	Vereinsanlage mit Kai und Rampe, tidenabhängig	Anlegen am Kai möglich, Zulassungsfähigkeit durch WSA gegeben. Etwa 600 Meter entfernt Aalkate (beliebtes Ausflugslokal, Steganlage dort nur für Sportboote). Klevendeicher Drehbrücke historisches Denkmal, aber geringe touristische Anziehungskraft. Ausgang Vereinshafen nur möglich, wenn dort Vereinsmitglieder anwesend, sonst Tor verschlossen.
Neuendeich, Km 15,5 Tidenhafen	Dockhafen	Dockhafen, Einfahrt für Fahrgastschiff nicht möglich.
Sperrwerk, Km 17,9 Sportboothafen	Dockhafen und Anleger WSA Südufer	Dockhafen, Einfahrt für Fahrgastschiff nicht möglich. Anleger WSA ggf. auf Anfrage.

Stör: Fahrgewässer für Fahrgastschiff bis Breitenberg, im weiteren Verlauf keine ausreichende Gewässertiefe

Standorte und Gewässerkilometer	Infrastruktur - Anlegesituation	Bewertung als Anlegeort für Tidenkiekerin
Breitenberg, Km 11,8 Anleger	Kanuanleger, tidenunabhängig	Anlegen nicht möglich, Anleger keine Zulassungsfähigkeit für Fahrgastschiff. Vollständiger Neubau Fahrgastanleger erforderlich.
Breitenburg, Km 17,85	Rückbau Schwimmpontons wurde veranlasst durch Breido Graf zu Rantzau	Keine Anlegemöglichkeit. Touristisch attraktiv Schloss (Besichtigung aber nicht möglich) und Golfanlage mit neuem Eventzentrum und Hotel.



Münsterdorf, Km 19,44 Yachthafen	Schwimmsteg für Sportboote, tidenunabhängig	Anlegen nicht möglich, Steganlage hat keine Zulassungsfähigkeit für Fahrgastschiff. Erforderlich wäre ein vollständiger Neubau eines Fahrgastanlegers. Anlegemöglichkeit eventuell über die Schleuse Münsterdorf. Bis Ortskern mit Gastronomie und neugotischer St. Anschar Kirche ca. 800 Meter.
Itzehoe, Km 25 Hafen	Ca. 400 m langer Kai	Anlegen zulassungsrechtlich möglich, aber bei Niedrigwasser großer Höhenunterschied und unklar, wo genau ein Fahrgastschiff anlegen darf/kann. Keine Toiletten oder sonstige Versorgungsmerkmale. Ausreichend Parkfläche. Insgesamt wenig attraktive Ufergestaltung - geringe Aufenthaltsqualität. Bis Zentrum ca. 800 Meter, Bahnhof ca. 500 Meter.
Heiligenstedten, Km 27,9 Sportboothafen	Dockhafen	Dockhafen, Einfahrt für Fahrgastschiff nicht möglich
Heiligenstedten, Km 28,4, Schlengel	Auf Ostseite oberhalb und unterhalb Klappbrücke Schlengel für Sportboote	Anlegen nicht möglich, keine Zulassungsfähigkeit für Fahrgastschiff. Ort hat touristische Besichtigungspotenziale, Schloss ist allerdings in desaströsem Zustand.
Heiligenstedten, Km 28,7 Gasstätte „Zur Erholung“	Schwimmponton	Anleger hat keine Zulassung, dürfte aber die Voraussetzung für eine Zulassung erfüllen. Einziger Anleger mit Genehmigungsperspektive zum Anlegen für Tidenkiekerin.
Kasenort, Km 33,52 Schleuse	Vor der Schleuse Anleger und in der Schleuse.	Anleger auf der Stör vom WSA für Fahrgastschiffe zugelassen. Touristisch sehr attraktiver Standort an vollständig sanierter historischer Schleuse (Schleusung für Schiffe bis 6,70 m). Sehr hohe Aufenthalts-Rastqualität, WC-Gebäude und perspektivisch wieder Gastronomie. Bis Wilster 2 km.
Wilster	Anleger Aukieker	Anlegen am Anleger Aukieker grundsätzlich möglich. Voraussetzung geringer Tiefgang (Aukieker 0,60 m) und Abstimmung mit Aukieker. Ggf. Shuttleservice mit Aukieker von Kasenort bis Wilster vorstellbar. Wilster hohes Attraktionspotenzial für Stadtbesichtigung.
Beidenfleth, Km 39,65	Drei Schlengel: von Gemeinde, Verein und Werft, zwei Anleger für Güterschiffe und Fährrampe	Anlegesituation schwierig. Die Sportbootschlengel haben keine Zulassung für Fahrgastschiff, für Gemeindegastanleger wäre aber lt. WSA Zulassung möglich. Parkmöglichkeit für Busse am Fähranleger ca. 50 Meter vom Gemeindegastanleger entfernt. Kein WC und sonstige Versorgungsmerkmale, aber schöne



		Rastsituation mit Bank-Tisch-Kombinationen. Anleger Güterschiffe im Eigentum der Mühle und nur für deren Zwecke nutzbar. Anlegen an Fährrampe nicht möglich, da an allen Wochentagen durchgängige Frequentierung durch Fähre. Landgangpotenziale, da hübscher Ort mit Gastronomie.
Bahrenfleth-Neuenkirchen Km 41,6	Schwimmponton	Neuerer Anleger ohne Zulassung für Fahrgastschiff, aufgrund Bauweise und Zustand gute Chancen für eine Zulassung. Im Ort touristisch interessantes Besichtigungsziel die Treckerscheune etwa 350 m vom Anleger entfernt.
Wewelsfleth Sportboothafen, Km 48,10	Vereinshafen mit zwei Schwimmpontons. Daneben Rampe von ehem. Störfähre.	Anlegesituation schwierig. Außenschwimmponton von Vereinsanlage hat keine Fahrgastschiffzulassung, erfüllt aber lt. WSA vermutlich die hierfür geforderten Kriterien. Strom und Wasser auf Anleger. Rampe für Bugausstieg geeignet, aber keine Dalben zum Festmachen (notwendig wenn Tidengieler dort verweilen sollte). Am Verein Sanitärgebäude. Attraktive nahe Landgangpotenziale, sehr hübscher Ort mit Gastronomie.
Borsfleth, Km 49,6 Sportboothafen	Schlengelanlage für Sportboote vom Verein östliche Störseite Anleger WSA auf westlicher Störseite	Sportbootanleger für Anlegen mit Fahrgastschiff vom baulichen Zustand her nicht geeignet. Historisches Dorf mit Gaststätte und Kirche ca. 1,5 km entfernt, zu weit für fußläufige Erreichbarkeit. Nur ca. 150 m entfernt Gastronomie (Hotel) und Parkplatz. Touristisch interessant ist das Sperrwerk (mit Führung). Vom Vereinsanleger aber fußläufig nicht erreichbar, da mehr als einen Kilometer und Fußweg teilweise auf stark befahrener B 431. Für Sperrwerkbesichtigung deutlich geeigneter wäre Anleger WSA aufgrund seiner Fahrgastschiffzulassung und der kurzen fußläufigen Entfernung, aber Anlegegenehmigung durch WSA notwendig (wünschenswert auch, weil sehr gute Lage Umstieg Radfahrer.) Außerdem weiterer Anleger vom LKN (Landesamt Küstenschutz, Nationalpark und Meereschutz SH) in unmittelbarer Nähe. Parkplatz ca. 100 m entfernt.



Übersicht zur Anlegesituation (ohne Berücksichtigung tidenbedingter Einschränkungen):

- **Anlegen mit Tidenkiekerin schon derzeit möglich** (Zugelassen durch WSA und regelmäßig ansteuerbar). Wedel, Haseldorf, Kollmar (Elbe), Elmshorn (Krückau), Kasenort und Itzehoe (Stör)
- **Anlegen eingeschränkt möglich** (Zulassung durch WSA möglich und in Absprache mit Betreiber): Glückstadt/Außenhafen, Bielenberg (Elbe), Uetersen und Klevendeich (Pinnau), Heiligenstedten, Wilster/Wilster Au, Beidenfleth, Bahrenfleth-Neuenkirchen, Wewelsfleth (Stör)
- **Kein Anlegen möglich:** Spiekerhörn und Kronsnest (Krückau), Neuendeich und Sperrwerk (Pinnau), Breitenberg, Breitenburg, Münsterdorf, Borsfleth (Stör)

Fazit: Die aktuelle Infrastruktursituation würde Fahrten mit der Tidenkiekerin auf der Elbe und den drei Nebenflüssen auch bereits sofort möglich machen (auf Krückau und Pinnau gezeitenabhängig). Das An- und Ablegen wäre bis auf Uetersen und Glückstadt in allen Hauptanrainerorten problemlos durchführbar. Dass ein Großteil der kleineren Anrainerorte keine oder nicht zulassungsfähige Anleger besitzt, ist für das Gesamtfahrtenkonzept unerheblich. **Einzig wirklich problematisch ist die Situation im Außenhafen von Glückstadt.** Die dort sehr komplexe Eigentumssituation ohne einen öffentlichen Fahrgastanleger hat zur Folge, dass dort ein zeitlich unbegrenztes Anlegen der Tidenkiekerin zurzeit nicht möglich ist und nur vereinzelt in jeweiliger Abstimmung mit den Eigentümern. Die mit der Tidenkiekerin verbundenen touristischen Chancen und wirtschaftlichen Potenziale für Glückstadt können so nicht erschlossen werden und auch nicht die regionalen Fahrten- und Attraktionspotenziale der Tidenkiekerin. Hier bedarf es sowohl aus lokaler als auch regionaler Perspektive einer Lösung, die dauerhaft ein verlässliches, für ein Jahrestourenprogramm planbares Anlegen der Tidenkiekerin sicherstellt. Ziel sollte es sein, mit der Stadt Glückstadt und den relevanten Akteuren des Außenhafens ins Gespräch zu kommen, um die bestehende Problematik zu erörtern und gemeinsam Entwicklungsperspektiven zu prüfen.

Mit Blick auf die Kombinationspotenziale Fahrgastschiff und Rad (siehe Kapitel 3.5) wäre eine Nutzung der WSA-Anleger an den Sperrwerken mindestens für einen Kurzstopp wünschenswert (Ein- und Ausstieg Radfahrer). Die Möglichkeiten hierfür sind mit dem WSA abzustimmen.

3.5 Marktpotenziale

3.5.1 Trends in der Fahrgastschiffahrt

Die Zeiten, in denen die Fahrgastschiffahrt mehr oder weniger ein Selbstläufer war, liegen bereits lange zurück. Die zunehmende Konkurrenz durch das immer breiter gewordene Freizeitangebot und der generationsbedingte veränderte Erlebnisanspruch an Touren mit dem Fahrgastschiff haben in vielen ländlichen Regionen ohne starken Sekundärmarkt (Urlauber) zu einer Reduzierung und mitunter, wie im Untersuchungsgebiet auch, zu einer kompletten Einstellung der Fahrgastschiffahrt geführt. Die Anzahl der Fahrgastschiffe in Deutschland



hatte mit 797 Schiffen im Jahr 2010 ihren Tiefstwert erreicht, sich seitdem aber wieder leicht nach oben entwickelt mit 822 Schiffen im Jahr 2019 (Quelle www.statista.de).

Abgesehen von Kurzfahrten auf touristischen Hotspot-Gewässern wie Hamburger Hafen, Spree in der Berliner City oder an den Küsten sind die Anforderungen an ein wirtschaftlich tragfähiges Fahrgastschiffahrtskonzept anspruchsvoller geworden. Kaffee- und Kuchenfahrten sprechen - wenn überhaupt – nur noch Senioren über 70 Jahre an. Vor dem Hintergrund der Konkurrenz mit anderen Freizeitangeboten sind die Reedereien aus wirtschaftlichem Druck gezwungen, die Primärmarktpotenziale (Einwohner) möglichst breit zu erschließen und eine hohe Wiederkehrerquote zu erreichen. Dies gelingt nur mit einem attraktiven erlebnisorientierten Tourenangebot, das auch Jüngere und Familien anspricht. Aus der von PROJECT M 2014 durchgeführten Befragung aller Fahrgastreedereien in Berlin und Brandenburg lassen sich die folgenden auch bundesweit relevanten Trends ableiten:

- Mehr Erlebnis- und spezielle Zielgruppenfahrten. Das betrifft z. B. Fahrten mit kulturellen Angeboten, z. B. Musik, Lesungen und selbst Theater, sowie Naturerlebnisfahrten wie die Tidenkiekerfahrten. Damit einher geht auch eine differenzierte Programmausrichtung für spezielle Zielgruppen wie z. B. Tanzfahrten für Jüngere.
- Tendenziell weniger Bereitschaft für Langfahrten mit mehr als 3 Stunden, sondern der Fokus liegt stärker auf kürzeren Fahrten.
- Mit „traditionellen“ Linienverkehren lässt sich im ländlichen Raum die Fahrgastschiffahrt allein mit den Primärmarktpotenzialen (Einwohner) kaum noch rentabel betreiben. Vor diesem Hintergrund werden Charterfahrten/Gruppenfahrten unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten immer wichtiger und sind zur Existenzsicherung unverzichtbar.
- Das wirtschaftliche Interesse vieler Reedereien ist es, die Wertschöpfungskette bei Fahrten/Touren selbst zu bespielen. Eine eigenes Gastronomieangebot auf dem Schiff gewinnt damit als Einnahmequelle immer mehr an Bedeutung. Das hat im Umkehrschluss die Auswirkung, dass die Bereitschaft für die Integration von Gaststätten in das Tourenprogramm geringer wird.
- Einer der Wachstumstreiber im Freizeitmarkt gerade im ländlichen Raum ist das Radfahren. Die Kombination einer Fahrgastschiffahrtstour mit einer Radtour erfreut sich bundesweit immer größerer Beliebtheit. Viele ältere Fahrgastschiffe sind allerdings mit ihrer Konstruktion dafür nicht richtig ausgerichtet, so dass häufig die Mitnahme von nur wenigen Rädern möglich ist.

Fazit: Die Berücksichtigung der genannten Trends ist für eine erfolgreiche Marktpositionierung der Tidenkiekerin essenziell. Ein wirtschaftlich tragfähiges Betreiberkonzept erfordert eine in etwa paritätische Mischung von öffentlichen Fahrten und Gruppenfahrten, wie auch die Erfahrungen des Tidenkiekers zeigen. Hinzu kommt, dass, anders als bei öffentlichen Fahrten, der Ertrag bei geschlossenen Gruppenfahrten unabhängig von der tatsächlichen Anzahl der Passagiere ist (geringeres Risiko) und diese weitere Einnahmepotenziale durch die Integration von Angebotsbausteinen wie z.B. Catering bieten.

3.5.2 Einzugsgebiete – Quellmarkt

Primärmarkt (Einwohner)

In ländlichen Regionen ohne starke touristische Frequentierung wie an der Nord- und Ostseeküste muss die Bevölkerung, der sogenannte Primärmarkt, das Hauptgästepotenzial der Fahrgastschiffahrt bilden. Dies gilt auch für das Untersuchungsgebiet. Die Hauptauslastung und der wirtschaftliche Grundstock der Tidenkiekerin muss durch die konsequente Erschließung des Primärmarktes erreicht werden. Der Sekundärmarkt, d. h. Erholungsurlauber, die in der Region Urlaub machen, hat gleichwohl trotz des geringeren Marktvolumens gerade in den Sommermonaten eine wichtige Funktion als ergänzendes Nachfragepotenzial.

Aus verschiedenen Untersuchungen weiß man, dass bei Einheimischen die Bereitschaft für Fahrten zu einem Ausflugsziel (Sehenswürdigkeit, Freizeitangebot) in der Regel bei max. einer Stunde liegt. Grundsätzlich gilt, je bedeutender, je einmaliger die Attraktion ist, desto höher ist auch die Bereitschaft für längere Anfahrten. Auch die Wettbewerbssituation spielt dabei eine wesentliche Rolle. Wer vor der eigenen Haustür ein Freizeitangebot hat, wird auch keine 20-minütige Anfahrt zu einem vergleichbaren Freizeitangebot akzeptieren. Wenn aber im heimischen Umfeld keine Möglichkeit beispielsweise für eine Schifffahrt besteht, steigt die Bereitschaft für eine längere Anfahrtszeit. Dies gilt es bei der Abschätzung der Primärmarktpotenziale für die Tidenkiekerin zu berücksichtigen. Die folgende Grafik zeigt zunächst das potenziell in Frage kommende Einzugsgebiet für die Tidenkiekerin ausgehend von dem im Untersuchungsgebiet in West-Ostausrichtung mittig liegendem Kollmar. Die dunkelgraue Fläche kennzeichnet einen halbstündigen Anfahrtsradius, die hellgraue Fläche 60 Minuten.

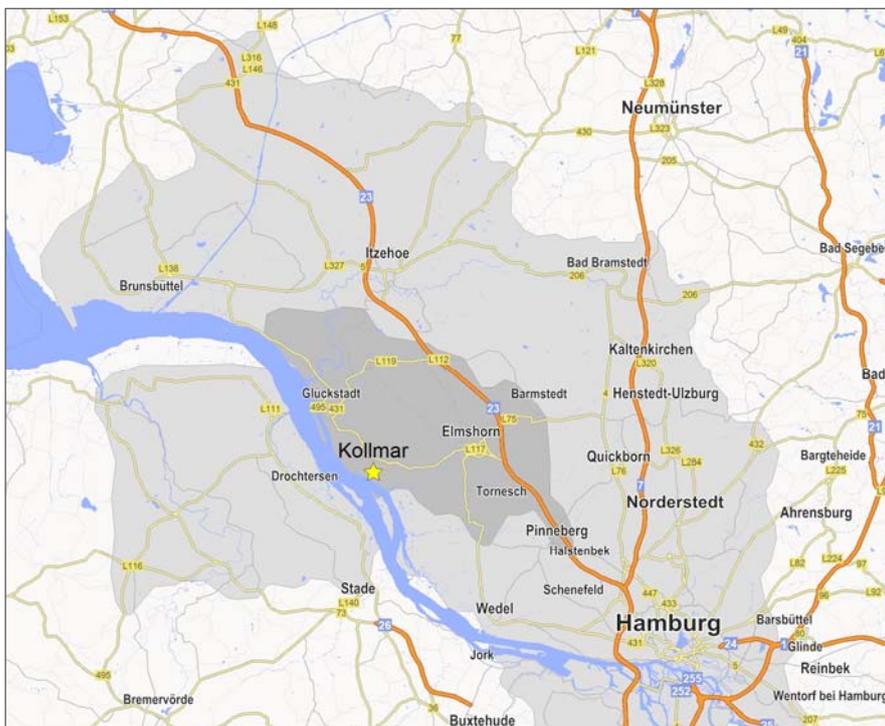


Abbildung 3: Einzugsgebietsanalyse 30 und 60 Minuten vom Ausgangspunkt Kollmar auf Basis Regiograph



Auf dieser Grundlage ergibt sich im Radius von einer halben Stunde ein theoretisches Marktpotenzial von 160.000 Einwohnern (Kernmarkt). Da Fahrten der Tidenkiekerin auch von Glückstadt, Wedel oder Elmshorn starten können, ist ein Radius von 60 Minuten zumindest in nördlicher und östlicher Richtung durchaus plausibel. Hamburg liegt zwar auch innerhalb von diesem Radius, muss als Quellmarkt aber differenzierter betrachtet werden. Aufgrund näherer Fahrgastschiffahrtsangebote im Wohnumfeld dürfte die Bereitschaft v. a. im Süden und Osten Hamburgs für eine Tour mit der Tidenkiekerin eher gering ausgeprägt sein, es sein denn bei speziellen thematischen Fahrten, die es im heimischen Umfeld so nicht gibt. Bei Fahrten ab Wedel oder Haseldorf kommen auch der Hamburger Westen und selbst die innerstädtischen Bereiche als Quellmarkt in Frage, auch wenn die Aktivierungsquote (Anteil der Bevölkerung, der eine Fahrt mit der Tidenkiekerin macht) aufgrund des sehr gut ausgebauten Fahrgastschiffahrtsangebots in Hamburg sicherlich deutlich geringer ausfallen dürfte als im Kerngebiet. Auch Teile des niedersächsischen Landkreises Stade liegen unter Berücksichtigung der Fährverbindung Wischhafen-Glückstadt innerhalb des einstündigen Anfahrtsradius. Da ab Stade und Wischhafen der „Original Tidenkieker“ seine Touren fährt, kann das niedersächsische Quellmarktpotenzial aber vernachlässigt werden.

Wenn man konservativ betrachtet Hamburg und den niedersächsischen Bereich nicht in den Primärmarkt einbezieht, liegt das theoretische Marktpotenzial innerhalb eines einstündigen Radius bei etwa 660.000 Einwohnern. Die Aktivierungspotenziale dürften im Kernbereich sicherlich deutlich höher sein als in den Randgebieten wie Brunsbüttel oder Bad Bramstedt. Gerade im östlichen Bereich dürfte es aber vor dem Hintergrund, dass es dort keine Fahrgastschiffahrt gibt, gute Chancen für die Erschließung der dortigen Marktpotenziale geben. Das gilt im Besonderen für die Stadt Itzehoe. Das Marktpotenzial für die Tidenkiekerin ist damit deutlich größer als für den Tidenkieker auf niedersächsischer Seite. Im flächenmäßig sehr großen Landkreis Stade leben aktuell gut 200.000 EW. Die Erfahrungen des Tidenkiekers zeigen, dass mit einem attraktiven Tourenprogramm eine hohe Nachfrage und Auslastung auch mit deutlich geringeren Primärmarktpotenzialen möglich ist.

Sekundärmarkt (Urlauber)

Hinzu kommen die Sekundärmarktpotenziale, insbesondere in den Sommermonaten. Verständlicherweise ist bei Urlaubern im Vergleich zu Einwohnern die Bereitschaft für längere Fahrten zu Ausflugszielen geringer ausgeprägt. Hier ist erfahrungsgemäß die Obergrenze bei 30 Minuten anzusetzen. Eine Erschließung der Urlauberpotenziale in den Nordseeküstenorten zwischen Elbmündung und Büsum ist daher wenig realistisch. Zur Abschätzung der Nachfragepotenziale aus dem Sekundärmarkt ist die Anfahrtszeit alleine ohnehin nur bedingt aussagekräftig. Eine entscheidende Rolle spielt der Reiseanlass. So liegt bei Hamburg-Touristen der Fokus eindeutig auf dem städtischen Erlebnis, was eine Hafenrundfahrt mit einschließt. Die Bereitschaft für eine Fahrt mit der Tidenkiekerin dürfte selbst bei Wedel als Startpunkt gegen Null tendieren, zumal bei der geringen Aufenthaltsdauer von zwei Nächten schlichtweg kein Zeitbudget dafür zur Verfügung stünde.

Den Sekundärmarkt genau zu beziffern, ist auch vor dem Hintergrund schwierig, dass die amtliche Gästestatistik nicht zwischen Erholungsurlaubern und Geschäftsreisenden

differenziert. Als Marktpotenzial relevant sind realistischerweise nur Erholungsurlauber im Untersuchungsgebiet und angrenzendem Raum. Bei Erholungsurlaubern, die einige Urlaubstage in der Region verbringen, kann eine hohe Aktivierungsbereitschaft für eine Fahrt mit der Tidenkiekerin vermutet werden. Dafür sprechen das hohe Attraktionspotenzial der Gewässer und das insgesamt überschaubare Freizeitkonkurrenzangebot. Dies gilt im besonderen Maße, wenn das Radfahren als eine Hauptaktivität von Urlaubern mit der Fahrgastschiffahrt kombiniert werden kann. Wenn man im einstündigen Einzugsgebiet in den zehn Gemeinden mit den höchsten Übernachtungszahlen die Gästezahlen summiert, ergibt sich eine Zahl von jährlich etwa 350.000 Touristen. Selbst, wenn angenommen der Erholungsurlauberanteil bei nur einem Viertel läge, stellt der Urlaubermarkt eine substantielle Ergänzung zum Primärmarkt dar.

Fazit: Insgesamt sind die Marktpotenziale und damit auch die wirtschaftlichen Erfolgsaussichten positiv einzuschätzen, insbesondere wenn analog beim Tidenkieker auf niedersächsischer Seite die Touren von mehr als nur einem Ausgangshafen durchführt werden. Wenn man den Kernquellmarkt auf eine halbe Stunde Anfahrtszeit begrenzt und den Großteil der Touren in Glückstadt (blaue Fläche) und Wedel (violette Fläche) startet, liegen der Marktradial und damit das Marktpotenzial deutlich höher als bei nur einem Ausgangshafen.

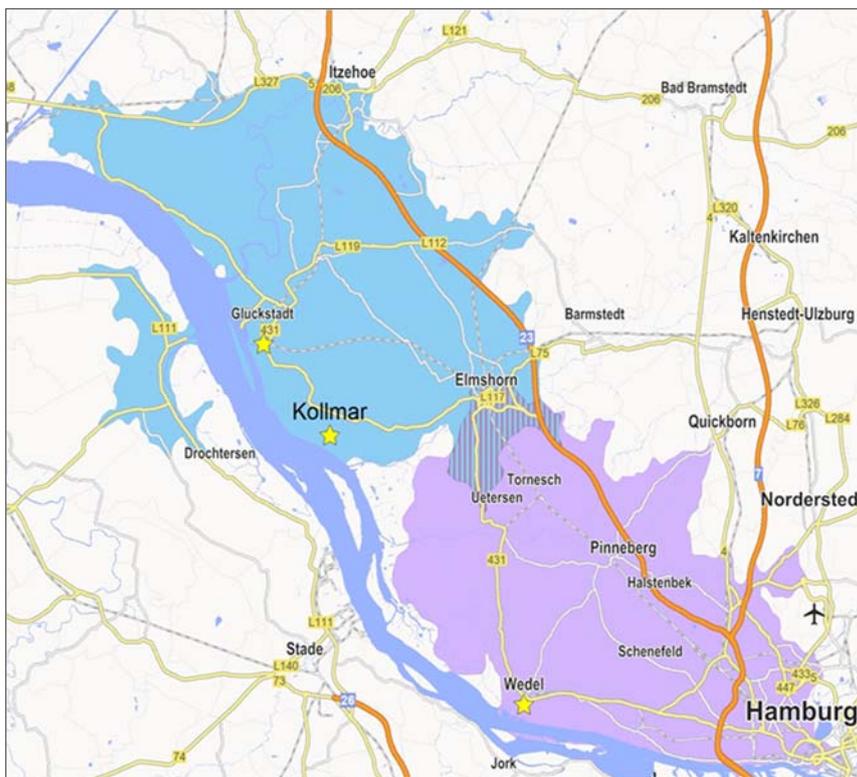


Abbildung 4: Einzugsgebiete im Umkreis 30 Minuten Anfahrtszeit ab Glückstadt und Wedel

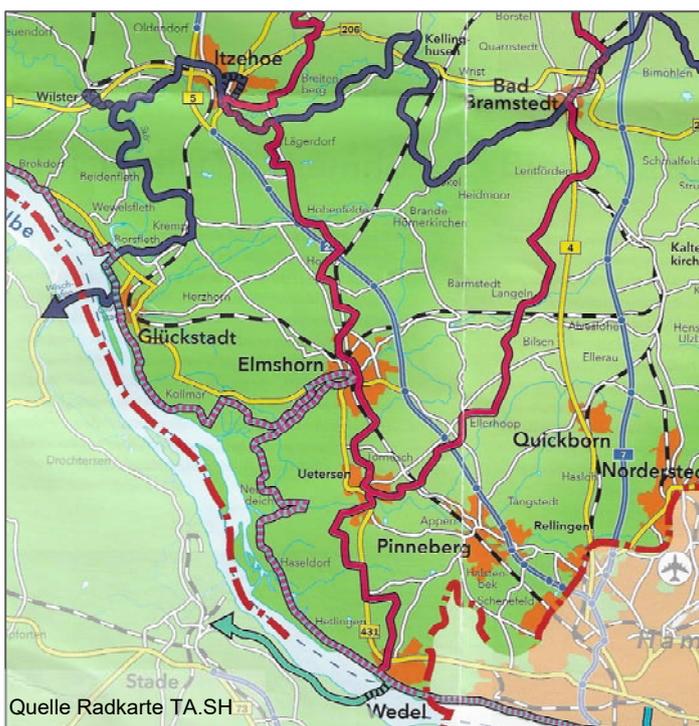
Auch der Primärmarktvergleich Landkreis Stade mit dem deutlich einwohnerstärkeren relevanten Quellmarkt auf schleswig-holsteinischer Elbseite spricht für die sehr guten Marktperspektiven.

3.5.3 Themen- und Zielgruppenpotenziale

Wie unter Gliederungspunkt 3.6.1 bereits deutlich gemacht wurde, ist es für die Erfolgsperspektiven der Tidenkiekerin von entscheidender Bedeutung, die Trends in der Fahrgastschiffahrt im Fahrtenprogramm zu berücksichtigen. Mit einem traditionellen Fahrtenprogramm, das in erster Linie auf die Marktpotenziale der Gruppe der Senioren abzielt, ist eine wirtschaftliche Betreuung wenig erfolversprechend. Das Fahrtenprogramm muss so ausgerichtet sein, dass damit eine möglichst breite Markterschließung bzw. -durchdringung möglich wird, respektive auch Jüngere, Familien, Gruppen sich angesprochen fühlen.

Dazu bedarf es bei den öffentlichen Fahrten zum einen einer altersübergreifenden Programmausrichtung wie beim Tidenkieker, der mit seiner Naturerlebnisausrichtung eine große demografische Bandbreite erreicht. Unterschiedliche Schwerpunkte bei den Passagieren sind vor allem fahrzeitenbedingt. An den Wochentagen ist vor allem bei Vormittags- und Mittagsfahrten erfahrungsgemäß der Anteil von Senioren überdurchschnittlich, da diese nicht mehr berufstätig sind. An den Wochenenden und den Nachmittagsfahrten ist der Anteil Berufstätiger und Familien höher. Die Erfahrungen des Betreibervereins und auch aus Haseldorf zeigen, dass altersübergreifend bei öffentlichen Fahrten das Hauptmotiv weniger in dem konkreten Interesse an einer naturfachlichen Wissensvermittlung liegt, sondern im Gesamterlebnis aus Unterhaltung, Naturschauspiel und Information durch die begleitenden Landschaftsführer. Mit diesem Gesamterlebnis gelingt es auch, eine hohe Wiederkehrquote zu erreichen.

Was ein Schiff in der Bauweise des Tidenkiekers konstruktionsbedingt nicht leisten kann, ist eine thematische Erweiterung mit kulturellen Veranstaltungen oder auch die Mitnahme von Rädern. Gerade für die Kombination von Fahrgastschiffahrt und Radtouren besitzt die Region mit ihrem hervorragend ausgebauten Radwegenetz sehr hohe Entwicklungspotenziale, wie die folgende Radkarte der TA.SH veranschaulicht:





Das Untersuchungsgebiet wird von vier Radfernwegen berührt: Nordseeküstenradweg, Elberadweg, Ochsenweg und Mönchsweg. Damit werden nicht nur Elbe und die drei Nebenflüsse erschlossen, auch alle Hauptanrainerorte sind durch die Radfernwege miteinander vernetzt. Hinzu kommt ein ausgedehntes lokales Streckennetz. An allen drei Nebenflüssen gibt es gewässerbegleitende Radwege, an Krückau und Stör zum Teil beidseitig. Dies ermöglicht an vielen Gewässerpunkten das Ein- bzw. Aussteigen mit dem Rad, ideale Bedingungen für die Kombination einer Tidenkiekerin-Tour mit einer Radtour. Die hohe Attraktivität von kombinierten Schiffs- und Radtouren zeigt das Beispiel Elblinie. Laut Auskunft der Geschäftsführung sind etwa ein Drittel der Passagiere mit dem Rad unterwegs. In nachfrageintensiven Zeiten an den Wochenenden sind damit die Radmitnahmekapazitäten beider Elbliensschiffe erschöpft.

Fazit: An die Erfolgsgeschichte des niedersächsischen Tidenkiekers mit seinem Programm an Naturerlebnisfahrten sollte auch die schleswig-holsteinische Tidenkiekerin anknüpfen. Dass Naturerlebnisfahrten auch auf Schleswig-Holsteiner Elbseite funktionieren, zeigt sich an der großen Nachfrage nach diesen Fahrten in Haseldorf. Die Auslastung der Tidenkiekerfahrten ab Haseldorf liegt bei annähernd hundert Prozent. Die Marktnachfrage nach Tidenkiekerfahrten übersteigt das derzeit mögliche Angebot, so dass für die Tidenkiekerin augenscheinlich gute Marktperspektiven zu vermuten sind. Dies gilt umso mehr mit Blick auf thematische Erweiterungsmöglichkeiten für kulturelle Erlebnisfahrten und vor allem für die Kombination mit Radtouren. Voraussetzung hierfür ist die Berücksichtigung der daraus resultierenden Anforderungen an die Schiffskonstruktion.

3.6 Zusammenfassung Marktchancen

Die Marktperspektiven/Erfolgsaussichten für eine Tidenkiekerin im Untersuchungsgebiet stellen sich ausgesprochen positiv dar. Diese begründen sich durch:

- Die Erfolgsgeschichte des Tidenkiekers auf niedersächsischer Seite mit einem über die gesamten Jahre anhaltend hohem Buchungsvolumen.
- Die große Nachfrage auf schleswig-holsteinischer Seite bei Fahrten mit dem Tidenkieker in Glückstadt und v. a. Haseldorf mit fast einhundertprozentiger Auslastung.
- Die hohen Primärmarktpotenziale, insbesondere mit zwei „Heimathäfen“, die zusammen das nördliche und südliche regionale Umfeld abdecken.
- Die so gut wie nicht vorhandene Wettbewerbssituation im Untersuchungsgebiet. Mit den vorhandenen Schiffen ist eine substantielle Erweiterung des aktuell sehr überschaubaren Tourenprogramms nicht möglich.
- Die Chance, Trends und Zielgruppenanforderungen in der Fahrgastschiffahrt beim Neubau des Schiffs optimal zu berücksichtigen.



4. Grobkonzept

4.1 Relevante Zielgruppen und deren Erwartungen

Entscheidender Erfolgsfaktor für eine erfolgreiche Marktablierung ist die konsequente Berücksichtigung der Passagieranforderungen und -wünsche im Hinblick auf Schiffskonstruktion und Servicemerkmale sowie die Programmgestaltung. Das setzt zunächst die Kenntnis voraus, welche Zielgruppen relevant sind. Wie bereits deutlich gemacht wurde, kann das Unternehmenskonzept für die Tidenkiekerin wirtschaftlich nur erfolgreich sein, wenn es gelingt, viele Zielgruppen zu erreichen. In diesem Verständnis werden in der folgenden Tabelle die für die Tidenkiekerin relevanten Zielgruppen abgebildet, unter Berücksichtigung einer Differenzierung nach verschiedenen Hauptmerkmalen.

Herkunft/Quellgebiet	
Einwohner	Touristen
<ul style="list-style-type: none">• Umkreis 60 Minuten, Kerngebiet Wedel – Glückstadt – Wilster - Itzehoe – Elmshorn – Pinneberg (Hamburg abhängig vom Startpunkt)• Fahrzeiten stark abhängig von der beruflichen Situation	<ul style="list-style-type: none">• Umkreis 30 Minuten (Kerngebiet)• Erholungsurlauber – keine Städtetouristen Hamburg und aufgrund der Entfernung kaum Nordseeurlauber• Fahrzeiten auch wochentags, da keine beruflichen Einschränkungen

Organisationsform	
Individual	Gruppen
<ul style="list-style-type: none">• Alle soziodemografischen Merkmale (abhängig vom Tourenprofil und Tourenzeit)• Grundsätzlich gilt aber: überdurchschnittlich Ältere, unterdurchschnittlich Jugendliche und jüngere Erwachsene• Außerhalb der Ferienzeiten wochentags mehr Ältere (Rentner), am Wochenende mehr Familien• In den heimischen Ferienzeiten wochentags auch mehr Einwohner	<ul style="list-style-type: none">• Schulklassen (Zielgruppe sind die Lehrer und weniger die Schüler)• Allgemein Vereine aus allen Bereichen, speziell Jugendwarte aus (Wasser) Sportvereinen• Betriebe (Betriebsfeiern, Tagungen, Incentives)• Private Gruppen (Familienfeiern, jegliche Jubiläen, Kegelgruppen....)• Bustouristik (entweder als Bestandteil mehrtägigen Reiseprogramms oder als spezieller Tagesausflug)



Anlass/Motiv	
Kein spezielles Motiv	Spezielles Motiv
<ul style="list-style-type: none">• Gesamterlebnis aus Unterhaltung mit Freunden und/oder Familie und Naturschauspiel	<ul style="list-style-type: none">• Naturerlebnis (Wissensvermittlung Flora und Fauna)• Kombination mit einer Radtour• Themen- oder veranstaltungsbezogen auf dem Schiff, beispielsweise Musikdarbietung• Landgangziel: Veranstaltung im Anrainerort oder Ortsbesichtigung allgemein

Fazit: Für ein wirtschaftlich tragfähiges Betreiberkonzept sind sowohl die Schiffskonstruktion als auch die Programmgestaltung so auszurichten, dass sämtliche in der Tabelle aufgeführten Zielgruppen auch erfolgreich angesprochen werden können. Zielgruppenübergreifend lassen sich folgende Anforderungen und Wünsche definieren:

- Verlässlichkeit – Planbarkeit (Termine, Fahrtzeiten)
- Einfache Verständlichkeit – Transparenz (Fahrtenprogramm, Information, Beratung)
- Einfache, unkomplizierte Buchbarkeit
- Vermittlung von Fahrerlebnissen korrespondierend mit jeweiligem Tourenprofil (Bespiegung, Landschaft, ggf. attraktive Ziele)
- Sitzplätze draußen, idealerweise Oberdeck wegen der besseren Sicht (bequeme Sitzplätze auch bei längeren Fahrten)
- Keine Geruchs- oder Lärmbelästigung durch Antrieb
- Einfacher Zugang auf das Schiff (wichtig für viele ältere, mobilitätseingeschränkte Menschen und Familien mit Kinderwagen) und auch ausreichend Bewegungsfreiheit auf dem Schiff
- Ausreichend Toiletten
- Mindestens eine gastronomische Basisversorgung, auch kindergerecht
- Mitnahme Räder
- Gruppen: Innenbereich variabel passend zum Zweck gestaltbar (Tagung, Feiern)



4.2 Anforderungen an das Schiff

Die Anforderungen an die Schiffskonstruktion ergeben sich zum einen aus den im vorherigen Kapitel genannten Nutzerwünschen, zum anderen aus den gewässerspezifischen Anforderungen der Elbe und Nebenflüsse. Hinzu kommt noch mit Blick auf die Umsetzbarkeit der wichtige Aspekt der Finanzierbarkeit, d. h. insbesondere die Höhe der Investitionskosten. Dies ist Gegenstand des nachfolgenden Umsetzungskonzepts und nicht Aufgabenbestandteil der Potenzialanalyse.

Anforderungen und Wünsche an Konstruktion, Größe und Betreuung

- **Zuverlässig, robust – geringe Reparaturanfälligkeit** (wichtig nicht nur mit Blick auf Verlässlichkeit für Passagiere, sondern auch möglichst geringe Unterhaltungskosten).
- **Geringer Tiefgang** max. 0,60 cm für die Befahrung der Nebenflüsse und das Anlegen auf den Elbinseln. Hohe Wellentauglichkeit für Elbe-Querfahrten.
- **Abmessungen:** Keine Höhenbegrenzungen auf Stör bis Itzehoe und auf Pinnau bis Uetersen (feste Brücken erst oberhalb beider Städte). Die Brücken an den Sperrwerken Pinnau, Krückau, Stör sind überwiegend geöffnet oder können auf Anforderung geöffnet werden. Max. Breite 6,70 Meter durch Schleuse Kasenort (wenn größere Schiffsbreite erforderlich, dann Schleusendurchfahrt Kasenort kein Ausschlusskriterium, da Umsteigen auf Aukieker möglich).
- **Sowohl Bug- als auch Seiteneinstieg**, um die unterschiedlichen Anlegesituationen berücksichtigen zu können (Ausstieg Inseln und an Stränden sowie Rampen möglich).
- **Zugang von zwei Decks** zur Berücksichtigung von Tidenchwankungen bis 2 Meter beim Ein- und Aussteigen an Kaianlagen und erspart den teuren Umbau von Kaianlagen.
- **Kapazität etwa 100 Passagiere.** Bei einer Kapazität 50 Personen analog Tidenkieker könnten Anfragen durch größere Gruppen nicht bedient werden. Gerade bei Jubiläen, Hochzeiten usw. liegt die Gruppengröße häufiger darüber. Mit Blick auf die damit verbundenen Einnahmepotenziale sollte das Schiff für größere Gruppenfahrten zur Verfügung stehen können, zumal die Unterhaltungskosten nur marginal höher sind als bei einem 50-Personenschiff (z. B. kein höherer Personalbedarf).
- **Technisch innovativ und umweltgerecht** (regenerative Stromversorgung und evtl. auch Antrieb). Dies steht möglicherweise mit dem Kriterium „Zuverlässigkeit“ in Konflikt. Im Rahmen des Umsetzungskonzept muss dies gegeneinander abgewogen werden.
- **„Gallionsfigur Kapitänin“** (Idee in Anlehnung an Kapitänsfigur auf dem Tidenkieker, sofern als Schwesterschiff unter den Namen Tickenkiekerin realisierbar).
- **Schiffsführer und mindestens ein Matrose.** Anders als beim Tidenkieker Steuerhaus abgetrennt vom Passagierbereich.
- **Zertifizierung als Binnenschiff.** Für Fahrten ins Wattenmeer Zertifizierung als Seeschiff erforderlich mit höheren Auflagen und Kosten. Diese wären nur bei häufigen Fahrten ins Wattenmeer zu rechtfertigen. Dass es für solche längeren Fahrten ausreichend Nachfragepotenziale gibt, ist eher kritisch zu sehen. Für einige wenige Fahrten ist der höhere Aufwand für eine Seeschiffzertifizierung nicht gerechtfertigt.



Anforderungen und Wünsche an Komfort, Ausstattung sowie Servicemerkmale

- **Außendeck** oben mit möglichst vielen Sitzplätzen. Das ist in zweifacher Hinsicht von zentraler Bedeutung, zum einen weil bei schönem Wetter die meisten Passagiere lieber draußen sitzen, zum anderen weil man von oben gerade auf den Nebenflüssen durch die dortige Eindeichung einen besseren Landschaftsblick hat.
- **Ausreichend WC`s** mit Geschlechtertrennung (1 x Dame, 1 x Herr, 1 x behindertengerecht). Die Ausstattung mit mehreren WC ist eine Grundbedingung.
- **Ausreichend Radabstellplätze** - möglichst Mitnahme bis zu 50 Räder. Die Kombination Tidenkiekerin und Rad sollte vor dem Hintergrund der dargestellten Potenziale ein Hauptattraktionsmerkmal des Schiffs sein. Dies ist im hohen Maß bei der Konstruktion des Schiffs zu berücksichtigen.
- **Einfache Zugänglichkeit** für Passagiere mit Rad. Die Räder müssen einfach ohne größere Kraftanstrengungen und schnell an Bord gebracht werden können. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die stark gestiegene Zahl an schwereren E-Bikes.
- **Zugänglichkeit Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen** zum Schiff und auf dem Schiff (Lifter). Ältere Menschen sind gerade an den Wochentagen eine Kernzielgruppe, entsprechend wichtig ist es, die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen zu berücksichtigen.
- **Aufbereitungsküche**, wichtig für Einnahmen durch Catering bei öffentlichen und geschlossenen Fahrten. Eine Vollküche ist weder notwendig noch finanziell darstellbar, auch weil die gesetzlichen Hygieneanforderungen deutlich höher sind.
- **Innenraum variabel gestaltbar**, so dass man damit den unterschiedlichen Anforderungen von Gruppen gerecht werden kann. Für eine Tagung muss der Raum anders gestaltet werden als bei einer Musikveranstaltung oder einer Geburtstagsparty.
- **Grundlagenausstattung an Veranstaltungstechnik** für Veranstaltungen.
- **Heizungssystem** für Betreibung im Winterhalbjahr und Klimaanlage für Sommersaison. Wichtig für die Vercharterung der Tidenkiekerin für Veranstaltungen im Hochsommer und in der kalten Nebensaison.

Fazit Schiffskonstruktion: Ein Neubau bietet die einmalige Chance, die nautischen Anforderungen und Nutzerwünsche im hohen Maß zu berücksichtigen. Ein Gebrauchschiiff kommt vor diesem Hintergrund kaum in Frage, zumal ein solches Schiff, das beiden Anforderungsbereichen gerecht wird, kaum am Markt erhältlich sein dürfte. Umbaumaßnahmen wären zwar vorstellbar, bedeuten aber immer eine Kompromisslösung, mit der die spezifischen Gewässeranforderungen und Nutzeranforderungen nicht in der notwendigen Qualität zusammengeführt werden können.



4.3 Anforderung an die Anrainerorte

Für den Erfolg der Tidenkiekerin wichtig ist nicht nur ein attraktives Schiff, sondern auch eine nutzergerechte und genehmigungsrechtlich zugelassene Anlegesituation in den Anrainerorten (siehe Analyse Gliederungspunkt 3.4). Dies bedeutet:

Pflicht - zwingend notwendig	Wünschenswert
<ul style="list-style-type: none">• Durch WSA zugelassener Anleger• Nutzergerechte, einfache Ein- und Ausstiegssituation• Zufahrt Pkw und Busse mit Parkplatz	<ul style="list-style-type: none">• WC-Anlage am oder nahe Anleger• Willkommenstafel mit Ortsplan und regionaler Gewässerkarte mit Hauptradwegen⁶• Hohe Empfangs- und Aufenthaltsqualität

Die in der Tabelle aufgeführten Kriterien gelten für alle Orte mit Anlegepotenzialen für die Tidenkiekerin. Alle Anrainerorte, in denen das Schiff länger verweilt (Heimathäfen analog Tidenkieker Stade und Krautsand) müssen darüber hinaus weitere Anforderungen erfüllen:

- Geeigneter Liegeplatz: wind- und wellengeschützt, Sicherheit und Schutz vor Vandalismus
- Strom- und Wasserversorgung am Liegeplatz
- Möglichkeit der Abwasser- Fäkalienentsorgung
- Lagerräume im direkten Umfeld für Schiffsmöblierung, Technik, Getränke usw. (zusätzlich Anschaffung eines Pkw-Anhängers zum Transport Waren, Ausrüstung usw. sinnvoll)
- Idealerweise naher Werftservice, um gerade bei kleineren Reparaturen schnell Abhilfe leisten zu können
- Städtisches, touristisch attraktives Umfeld (Ambiente und Nachfrage)
- Nahe öffentliche Toilette, gerade bei Gruppen trotz mehrerer Toiletten auf dem Schiff wichtig – auch mit Blick auf Wartezeiten
- Tidenunabhängigkeit, um ohne zeitliche Einschränkungen durch die Gezeiten ab- und anlegen zu können.

Fazit: Als Heimathäfen kommen grundsätzlich nur Anrainerorte in Frage, die den o.g. Anforderungen gerecht werden können. Alle Anrainerorte, die als Zwischenstopp oder Ziel einer Tour angefahren werden, müssen nicht nur die in der Tabelle aufgeführten Pflichtmerkmale, sondern sollten auch die freiwilligen Kriterien erfüllen.

⁶ Eine Vorlage für eine Willkommenstafel wurde von der Arge Maritime Landschaft Untereifel bereits mal erstellt.



4.4 Empfehlungen zur Angebotsgestaltung

Hauptzielsetzung: Die Gewässer der Region mit einem Fahrgastschiff für Einwohner und Urlauber erlebbar machen.

Teilziele:

1. Touristische Attraktivitätssteigerung vor Ort und der Reiseregion Holstein durch Einbindung der Gewässer in die touristische Angebotsgestaltung
2. Verbesserung der Freizeitqualität für Einwohner
3. Zusammenführung – bessere Vernetzung der Region

Marktpositionierung und konzeptionelle Anforderungen

- Marktpositionierung „Natur- und Erlebnisfahrten“. Keine Kopie des Tidenkiekers, aber Naturerlebnisfahrten auf der Elbe sollten auch bei der Tidenkiekerin den Schwerpunkt bilden, allerdings mit thematischer und zielgruppenspezifischer Erweiterung.
- Abdeckung des gesamten regionalen Markts, deshalb mehr als nur ein Heimathafen bzw. Startpunkt notwendig (auch mit Blick auf Hamburg als Quellmarkt).
- Fahrtengebiet Elbe zwischen Wedel und Störmündung, Pinnau bis Uetersen, Krückau bis Elmshorn, Stör nur bis Itzehoe (keine Weiterfahrt wegen zu geringer Brückenhöhe) und Wilster Au bis Wilster.
- Tourenprogramm so attraktiv und vielseitig gestalten, dass eine hohe Wiederkehrerquoten erreicht wird.
- Regelmäßige Befahrung der Nebenflüsse v. a. Stör und Krückau.
- Bei öffentlichen Fahrten Berücksichtigung zeitlicher Nutzerpräferenzen. Schlechter nachgefragte Termine außerhalb Ferienzeiten sind vormittags von Montag bis Samstag. Zu diesen Zeiten Schwerpunkt auf Gruppenfahrten.
- Kooperation und Abstimmung Fahrplan mit Fährverkehr und Elblinie.
- Gemeinsames Ticketing mit den Fährlinien und Elblinie wünschenswert wie auch Kombitickets mit ÖPNV wie HVV (LK Steinburg ab 2022 im HVV).
- Wirtschaftlich tragfähiges Konzept im operativen Betrieb.

Zielsetzungen:

- In etwa paritätische Verteilung von öffentlichen Fahrten und geschlossenen Gruppenfahrten.
- Bezogen auf die gesamte Fahrtensaison im Durchschnitt zwei Fahrten/Tag. Wochenende und Ferienzeiten bis zu drei Fahrten
- Durchschnittliche Auslastungsquote 70%
- Möglichst wenige Leerfahrten/Überführungsfahrten



Fahrtenkonzept - Tourenprogramm

Die folgenden aufgeführten Vorschläge sind als Grundgerüst zu verstehen, das die zentralen Programm- bzw. Angebotssäulen definiert. Wichtig für das Grundverständnis: Nur mit einem Heimathafen lassen sich entfernungsbedingt die regionalen Markt- und Einwohnerpotenziale nicht im notwendigen Umfang erschließen. Dies bildet den Hintergrund für den Vorschlag von zwei alternierenden Heimathäfen Wedel und Glückstadt.

Wichtig: Voraussetzung für die Umsetzung ist ein Dauerliegeplatz für die Tidenkiekerin im Außenhafen Glückstadt.

Erfolgsprämisse: Verlässliches und möglichst einfach verständliches, leicht merkfähiges Fahrtenprogramm.

- Notwendig sind zwei Heimathäfen. Dafür kommen lage- und gezeitenbedingt nur Glückstadt und Wedel in Frage. Beide Häfen sind tidenunabhängig und erschließen unter Berücksichtigung eines halbstündigen Anfahrtsradius die größtmöglichen Einzugspotenziale (siehe Kartenabbildung Kapitel 3.5.2)
- Kombination aus öffentlichen Fahrten, Gruppenfahrten und zusätzlich zum Tidenkieker auf niedersächsischer Seite auch Linienfahrten.
- Jeden Sonntag Linienfahrt „Rad & Schiff“ mit festen An- und Abfahrtszeiten im wöchentlichen Wechsel zwischen Glückstadt und Wedel mit Zwischenstopps in den Anrainerorten und ggf. auch WSA-Anlegern an den Sperrwerken Pinnau und Krückau. Einbindung der Stör bis Itzehoe (Krückau und Pinnau aufgrund der Gezeitenabhängigkeit nicht möglich).
 - 1. + 3. Sonntag von Wedel, ggf. Haseldorf (tidenabhängig), Kollmar, Glückstadt, Kasenort nach Itzehoe (mit An- und Ablegen ca. 6 bis 7 Stunden je nach Tide) und zurück bis Glückstadt (ca. 3 Stunden)
 - 2. + 4. Sonntag von Glückstadt über Kasenort nach Itzehoe, zurück nach Glückstadt, Kollmar, ggf. Haseldorf (tidenabhängig) nach Wedel.
- Öffentliche Fahrten: Jahresfahrplan von Ostern bis Ende Oktober. Ab Mai bis Ende September täglich öffentliche Fahrten am Nachmittag (vormittags Gruppentouren). In Ferienzeiten auch vormittags und punktuell abends.
- Mo, Di, Do, Fr, Sa: zwei- bis zweieinhalbstündige Naturerlebnisfahrten Elbe analog Konzept Tidenkieker von Wedel (in Kombination Haseldorf) und Glückstadt
- Immer Mittwoch Nebenflussfahrten und Themenfahrten
- Immer Freitagabend „Kultouren“ (v. a. Musikfahrten)
- Eventfahrten zu Höhepunktveranstaltungen in Anrainerorten, Termine abhängig von Veranstaltungen (Veröffentlichung im Jahresprogramm)
- Gruppen/Charterfahrten in Ergänzung öffentlicher Fahrten. Außerhalb Ferienzeiten mehr Themenfahrten und Gruppenfahrten.



Die folgende Tabelle mit Abbildung des wöchentlichen Tourenprogramms soll das Konzept lediglich verdeutlichen und ist im Hinblick auf die tageweise Zuordnung der Touren und Gewässer natürlich noch veränderbar.

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerst.	Freitag	Samstag	Sonntag
Startpunkt im wöchentlichen Wechsel	Wedel o. Glückstadt						
Morgens und vormittags	GF	GF	NF	GF	GF	ÖF	LF
Mittags 13.00	ÖF	ÖF	NF	ÖF	ÖF	ÖF	LF
Nachmittags 16.00	ÖF	ÖF	NF	ÖF	ÖF	GF	LF
Abends	Ggf. GF oder TF	Ggf. GF oder TF	TF	Ggf. GF oder TF	KT	GF oder TF	Keine Fahrt

Erläuterung:

LF = Jeden Sonntag Linienverkehr „Schiff & Rad“ auf Elbe und Stör von **Wedel** – Glückstadt - Itzehoe – Glückstadt wöchentlich alternierend mit **Glückstadt** – Itzehoe – Glückstadt - Wedel (Gesamtfahrzeit ca. 10 Stunden)

ÖF = Öffentliche Naturerlebnis-Elbfahrten analog Tidenkieker (2 Stunden, evtl. auch 2,5 Stunden je nach Tour) im wöchentlichen Wechsel zwischen Wedel im Zusammenspiel mit Haseldorf sowie Glückstadt (Erfahrung Tidenkieker halbe Stunde Zeit für Wechsel ausreichend)

GF = Gruppenfahrten: unterschiedliche Dauer und Tourenstrecken je nach Gruppe und Tageszeit

NF = Jeden Mittwoch Nebenflussfahrten. Krückaufahrten und Pinnaufahrten Fahrzeiten abhängig von Gezeiten (nach Elmshorn bei auflaufendem Wasser ab 2 Stunden nach Niedrigwasser möglich, bei ablaufendem Wasser Fahrt nach Elmshorn nicht möglich). Von Glückstadt mit Strom nach Elmshorn 2,25 Stunden, gegen Strom 2,75 Stunden. Von Wedel nach Elmshorn 2,75 Std./3,35 Std. Störfahrten gezeitenunabhängig, je nach Strömung Fahrzeit hin- und zurück 5 bis 6 Stunden

KT = Jeden Freitagabend Kultour mit Veranstaltungsprogramm wechselseitig ab Wedel oder Glückstadt

TF = Themenfahrten, Dämmerungsfahrten

Fazit: Das Fahrtenkonzept basiert auf den definierten Marktpotenzialen sowie den konzeptionellen Anforderungen und Zielen und wird im nachfolgenden Teil 2 der Machbarkeitsstudie „Umsetzungskonzept“ weiterentwickelt und evtl. an Erkenntnissen aus der vertiefenden Bearbeitung angepasst. Entscheidend für die Umsetzungsfähigkeit ist eine Lösung für das uneingeschränkte Anlegen der Tidenkiekerin im Außenhafen von Glückstadt (ggf. Errichtung eines neuen Anlegers). Das Konzept basiert auf der Grundlage, dass der Heimathafen Glückstadt realisierbar ist. Ohne Außenhafen Glückstadt ist das Tidenkiekerkonzept zwar noch umsetzbar, aber unter erschwerten Bedingungen mit deutlichen Attraktivitätseinbußen.



4.5 Betreiberüberlegungen

Die folgenden Ausführungen bilden zunächst die Optionsmodelle ab. Die Beurteilung der Realisierungschancen ist maßgeblich abhängig von der Bereitschaft der in Frage kommenden Akteure/Organisationen für ein mögliches Engagement. Die Prüfung erfolgt im Rahmen des nachfolgenden Umsetzungskonzepts.

Vorstellbar sind zwei grundsätzliche Modelle:

Modell 1: Eigentum und Betreuung liegen in einer Hand

- Vereinsmodell analog Tidenkieker oder
- Genossenschaftsmodell zur Zusammenführung öffentlichen und privaten Engagements oder
- öffentliche (interkommunale) Eigentümergeinschaft analog Modell Fähre Schulau oder
- kommerzielle Reederei (eher unwahrscheinlich, da Investition für das Schiff ohne hohen Fördermittelanteil vermutlich schwer zu amortisieren)

Modell 2: Eigentum und Betreuung sind getrennt

- Öffentliche Eigentümergeinschaft, Betreuung durch Privatanbieter, Modell Störfähre Else⁷ (evtl. Konflikt mit EU-Beihilfe- und Wettbewerbsrecht) oder
- öffentliche Eigentümergeinschaft, Betreuung durch öffentliche Gesellschaft wie z. B. Verkehrsbetriebe wie HVV

Fazit: Deutliche Vorteile in der Finanzierung bietet eine interkommunale Eigentümergeinschaft aufgrund der höheren Fördermittelquote. Außerdem können damit die regionalen Interessen im Tourenprogramm besser berücksichtigt werden, selbst wenn die Betreuung an eine private Reederei vergeben werden sollte. In der Betreuung ist, unabhängig von rechtlichen Fragen, ein professionell aufgestellter Reedereibetrieb aufgrund seiner Erfahrungen/Kompetenzen und ggf. auch durch Synergien mit bestehenden eigenen Schiffsverkehren im Vorteil. Die weitergehende Beurteilung der Realisierungschancen und vertiefende Ausarbeitung eines Betreiberkonzepts ist Aufgabe des Umsetzungskonzepts.

⁷ Die Gemeinden Bahrenfleth und Beidenfleth sind zu gleichen Teilen Eigentümer der Fähre. Betrieben wird die Fähre von einer privaten Betreibergesellschaft, der Fähre Else UG.



5. Fazit und Ausblick

Die Potenzialanalyse hat ergeben, dass es unter Beachtung der dargestellten Voraussetzungen sehr gute Marktperspektiven für die erfolgreiche Betreuung einer Tidenkiekerin auf Schleswig-Holsteiner Elbseite gibt. Da die Potenzialanalyse hierfür den eindeutigen Nachweis erbracht hat, kann uneingeschränkt die weitere Bearbeitung der Machbarkeitsstudie Stufe 2 „Umsetzungskonzept“ empfohlen werden, welches dann die Grundlage für die politische Entscheidungsfindung, die Einwerbung von Fördermitteln und letztendlich die Ausschreibung und Beauftragung für den Bau des Schiffes bildet. Dazu erfolgt dann im Rahmen des Umsetzungskonzepts die Ausarbeitung eines Konstruktions- und Technikkonzepts für das Schiff, ein Angebots- und Marketingkonzept, ein Wirtschaftlichkeitskonzept für die Betreuung, ein Investitionskonzept für die Finanzierung und ein Betreiberkonzept. Um den im Bearbeitungsprozess der Potenzialanalyse erzeugten Spannungsbogen zu erhalten, sollte möglichst zeitnah mit der Bearbeitung des Umsetzungskonzepts begonnen werden.

PROJECT M, Matthias Wedepohl
Berlin/Hamburg, Dezember 2020



Anlage 1 Teilnehmer projektbegleitende Arbeitsgruppe + Steuerungsgruppe

- Herr Appel – Region Nord
- Herr Amelung – Stadt Wedel
- Frau von Barga – Stadt Elmshorn
- Herr Baehr – Stadt Wedel
- Herr Bunzel – Maritime Landschaft Unterelbe
- Herr Günther – Region Nord
- Herr Hatje (Bürgermeister Stadt Elmshorn)
- Herr Helms – Stadt Elmshorn
- Herr Huusmann – Kreis Steinburg
- Frau Jantzen – Stadt Elmshorn
- Herr Köhler – Kreis Pinneberg
- Frau Langhinrichs – Kreis Pinneberg
- Herr Prüß – Holstein Tourismus und Wilstermarsch Service
- Herr Dr. Raab – IHK Kiel (Geschäftsstelle Elmshorn)
- Herr Mahn – WSA Außenstelle Glückstadt
- Herr Sellmann – Amt GUMS
- Frau Varga-Schicht – Tourismus in Marsch und Geest e.V.
- Herr Wedepohl – PROJECT M
- Frau Witzdam – Glückstadt Destination Management