

■ Berlin

Innenstadt top, Potsdam flop. Die Ausflugsschifffahrt in Berlin

aus SIGNAL 03/2004 (Juni/Juli 2004), Seite 19 (Artikel-Nr: 10003121)
IGEB Stadtverkehr

Der Trend der vergangenen Jahre, einer stetigen Verkehrszunahme im Innenstadtbereich, wo bereits 55 Prozent des Umsatzes gemacht werden und einer entsprechenden Abnahme der Fahrgastzahlen in den klassischen Ausflugsgebieten Wannsee, Tegel und Müggelsee, scheint ungebrochen.

Allein 14 Fahrgastschiffe der Stern und Kreisschifffahrt drängten sich im vergangenen Jahr gemeinsam mit vielen anderen Reedereien in den Berliner Innenstadtgewässern, so dass an manchen Tagen ein regelrechter Schiffsstau mit schwierigen Fahrverhältnissen entstand. Auch für die Ausflugsgebiete wurde die vergangene Saison als zufriedenstellend bezeichnet, gleichwohl ist der Niedergang gegenüber vergangenen Jahren unverkennbar. Wurden in den ersten Nachwendejahren auf der Relation Wannsee - Potsdam stündliche Abfahrten angeboten, sind diese nun auf vier Fahrten geschrumpft. Die klassische Ausflugsfahrt »ins Grüne" scheint immer weniger anzukommen, während in der Innenstadt Sightseeing-Tourismus und die »Erlebnisschifffahrt" ständig zunehmen.

Entsprechend verändert sich der Schiffspark des Unternehmens. Galten einst die Groß-Ausflugschiffe wie »Großer Kurfürst", »Havelstern" und »Havel-Queen" als die Top-Schiffe des Unternehmens, sind heute niedrige innenstadtaugliche Schiffe mit luxuriöser Ausstattung Trumpf. So sprengt der Neuzugang »La Paloma" mit 82 Metern Länge und 11,40 Meter Breite jede Dimension bislang in der Berliner Fahrgastschifffahrt betriebener Schiffe, gleicht aber eher einem einzigen riesigen Restaurant-Saal mit Sonnenterasse als einem Ausflugschiff. Es wird deutlich, dass dieses Schiff mehr für den Charter an zahlungskräftige Kundschaft für Vorträge und Konferenzen auf dem Wasser ausgerichtet ist, als für den Familienausflug mit Kind und Kegel. Wenn auch mit kleineren äußeren Abmessungen gilt gleiches auch für die anderen Neubauten der letzten Jahre, zum Beispiel für die MS »Sanssouci", mit der die Pressefahrt durchgeführt wurde. Gehobener Standard und eine entsprechende Gastronomie der eigenen Tochtergesellschaft sind Trumpf und entsprechend gestalten sich die angebotenen rund 50 unterschiedlichen Programme für Abendfahrten. Da wird neben einer River-Musical-Night, einer Elvis- oder Hitparaden-Party, einer zur Zeit wohl obligatorischen Ostalgie-Party sogar eine Prohibitionsparty angeboten, was immer man sich darunter wohl auch vorstellen mag.

Die Kunden der klassischen Berliner Ausflugsfahrt müssen sich jedoch mit weniger Superlativen begnügen. Auch hier gibt es zwar durchaus Verbesserungen, wie eine neue Anlegestelle in Potsdam/Park Sanssouci Nähe Kastanienalle sowie voraussichtlich ab Juli 2004 eine zusätzliche Haltemöglichkeit nahe dem Bahnhof in Werder. Es böten sich somit gute Möglichkeiten kombinierter Ausflugstouren, zum Beispiel Fahrt von Wannsee nach Werder mit dem Schiff, zurück mit der Bahn. Leider werden derartige Möglichkeiten nicht öffentlichwirksam herausgestellt. So gibt es im Fahrplanheft keinerlei Hinweise und Fahrplanangaben für derartige Ausflugsmöglichkeiten, von einem gemeinsamen Fahrschein für VBB und Schiffsbetrieb ist man weit entfernt. Gerade damit aber gäbe es die Möglichkeit zur



Die Innenstadt-Touren per Schiff erfreuen sich großer Beliebtheit. (Foto: Frank Böhnke)

Erschließung zusätzlicher Fahrgastgruppen.

Es gibt auf dieser Relation, mit Ausnahme weniger Einzeltage, nur einen einzigen Schiffskurs Wannsee - Werder - Wannsee, faktisch als Non-stop Rundfahrt. Die Aufenthaltsdauer in Werder beschränkt sich auf eine gute Stunde. Während so die angebotene Fahrt lediglich von Ganztags-Fahrgästen, meist älteren Jahrganges mit sicher geparktem Auto in Wannsee, wahrgenommen wird, würden Schiff/Bahn/Bus-Kombinationstouren ein völlig neues Fahrgastfeld erschließen. Sowohl eine fast dreistündige Schiffsfahrt als auch eine individuelle Werder-Stadt-Besichtigung mit anschließender Bahn Rückfahrt zum Ausgangspunkt Wannsee in weniger als 20 Minuten wären möglich. Eine echte Alternative gegenüber einer über sechsstündigen Schiffsfahrt mit geringer individueller Tagesgestaltungsmöglichkeit.

Ein weiteres nicht unbeträchtliches Fahrgastpotenzial bleibt ebenfalls weiterhin außen vor: Fahrrad-Ausflügler. Während zum Beispiel am Bodensee diese Kundengruppe einen erheblichen Teil aller Schiffs-Fahrgäste ausmacht, ist eine Fahrrad-Mitnahme in den Schiffen der Berliner Ausflugsschiffahrt faktisch nicht möglich. Zugegeben, ein Bodensee-Schiff ist deutlich größer als ein Havel-Dampfer, somit ist die Fahrradmitnahme an Bord hier ein nicht zu leugnendes Platzproblem. Wollte man das Problem aber angehen, wäre es gerade bei den in der Havelschiffahrt auf den in Frage kommenden Relationen eingesetzten Großmotorschiffen durchaus möglich, mit geringen baulichen Veränderungen zu Lasten der faktisch nie ausgenutzten Groß-Salons, hier eine bauliche Lösung zur Erschließung dieses nicht unbedeutenden Kundenpotenzials zu finden. Gerade die Veränderung des Kundenpotenzials in der Ausflugsschiffahrt, von Familien mit Kindern hin zu Rentner-Ehepaaren, lässt es allein auch aus wirtschaftlichen Gründen dringend geboten erscheinen, sich allen Möglichkeiten zur Erschließung neuer Kundengruppen zu stellen.

Gleichfalls schmerzlich und der falsche Weg ist die Beendigung der Kooperation mit der Potsdamer Weißen Flotte. Eine Vielzahl von Fahrtmöglichkeiten, mit deutlich dichterem Fahrplan auf allen Strecken, erschlosse deutlich größere Kundengruppen, als Einzelfahrten mit so gut wie keinen Fahralternativen.

Auch andere dieses Gebiet in Konkurrenz befahrende Reederein sollten, wenn irgend möglich, fahrplantechnisch integriert werden, die bestehende Kooperation mit der Reederei Winkler weist hier durchaus den richtigen Weg. Der Abbruch der Zusammenarbeit wird hier der Weißen Flotte Potsdam nach deren Privatisierung angelastet, der Verfasser dieser Zeilen kann das nicht beurteilen. Fakt aber bleibt, dass nur die Zusammenarbeit der Schifffahrtsunternehmen auf Dauer einen Erhalt der Ausflugsschiffahrt sichern kann. Die weitere wirtschaftliche Verarmung der als Kunden in Frage kommenden Fahrgastgruppen ist Tatsache. Schon heute ist es für eine Familie mit zwei Kindern nahezu unerschwinglich, eine Fahrt Wannsee - Werder und zurück für 42 Euro zu unternehmen. Der »Kundenkuchen" wird also immer kleiner und ohne neue Kundengruppen ist der schleichende Tod der Ausflugsschiffahrt letztlich wohl unvermeidlich und das würde wohl nicht nur der Autor dieser Zeilen sehr bedauern.

Zum Schluss sei aber auf einen löblichen Ansatz der Stern und Kreisschiffahrt hingewiesen. Im Gegensatz zu den Sozial-Streich-Orgien des Berliner Senats und der

Verkehrsbetriebe gewährt diese private Reederei werktags bei Linienfahrten Ermäßigungen von 15 Prozent für Sozialhilfeempfänger, Arbeitslose, Studenten und Senioren ab 60 Jahren. 10 Prozent Ermäßigung erhalten unter anderem Inhaber der DB-Bahncard. Bei derartigen Angeboten sollte es doch auch möglich sein, ein günstiges Tarifangebot gemeinsam mit anderen Reedereien und dem VBB zu vereinbaren.

Wenn dann noch gutes Wetter ist, kann alles gut werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003121>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten