



Gutachten zur Bedeutung und zum Einfluss der Fischerei auf den Wirtschaftsfaktor „Tourismus“

Teilbericht OZ 4

26. Februar 2010

Dr. Dirk J. Schmücker
Suitbert Schmüdderich

N.I.T. Institut für Tourismus- und Bäderforschung in
Nordeuropa GmbH
Fleethörn 23
D - 24103 Kiel
Telefon + 49 (0) 4 31 – 666 567 - 0
Telefax + 49 (0) 4 31 – 666 567 - 10
E-Mail: info@nit-kiel.de
www.nit-kiel.de

COFAD GmbH
Obere Stadt 47
D - 82362 Weilheim
Telefon +49 (0) 881 – 901 15 17 - 4
Telefax +49 (0) 881 – 901 15 17- 9
E-Mail: cofad@cofad.de
www.cofad.de

Kurzinformation

Thema Gutachten zur Bedeutung und zum Einfluss der Fischerei auf den Wirtschaftsfaktor „Tourismus“

Inhalt Teilbericht OZ 4
Gutachterliche Bewertung

Erstellt für Wasser- und Schifffahrtsamt Emden
2P-231.2/Au/Em/9 SA 5 UA4

**Konzept und
Erarbeitung**



Institut für Tourismus- und Bäderforschung
in Nordeuropa GmbH, Kiel

COFAD GmbH, Weilheim

Dr. Dirk J. Schmücker

Suitbert Schmüdderich

Status Endfassung, 26. Februar 2010

Inhaltsverzeichnis

	Seite
KURZINFORMATION.....	1
INHALTSVERZEICHNIS.....	2
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	3
TABELLENVERZEICHNIS.....	4
1 ZUSAMMENFASSUNG DER WESENTLICHEN GUTACHTENERGEBNISSE	5
1.1 Ziel und Methode	5
1.2 Effektanalyse.....	5
1.3 Fazit	7
2 STELLUNG DES TEILBERICHTS IM RAHMEN DES GUTACHTENS.....	8
3 METHODIK DER GUTACHTERLICHEN BEWERTUNG	9
3.1 Arbeitsschritte	9
3.2 Zeitfolge.....	10
4 AKTUELLE WIRKUNG DER FISCHEREI AUF DEN TOURISMUS.....	13
4.1 Datenquellen	13
4.2 Häfen als Besuchsgründe und Attraktionspunkte	13
4.3 Attraktivitätswahrnehmung und Rolle der gewerblichen Fischerei	14
4.4 Touristischer Wertschöpfungsbeitrag	17
4.5 Gästestruktur der Übernachtungs- und Tagesgäste in Ditzum und Greetsiel	19
5 SZENARIEN	21
5.1 Szenario „Greetsiel 1“	22
5.1.1 Beschreibung.....	22
5.1.2 Wirkung	22
5.2 Szenario „Greetsiel 2“	25
5.2.1 Beschreibung.....	25

5.2.2	Wirkung	25
5.3	Szenario „Ditzum 1“	25
5.3.1	Beschreibung.....	25
5.3.2	Wirkung	25
5.4	Szenario „Ditzum 2“	25
5.4.1	Beschreibung.....	25
5.4.2	Wirkung	26
6	DIREKTE TOURISTISCHE EFFEKTE.....	27
6.1	Direkte Effekte im Szenario „Greetsiel 1“	28
6.2	Direkte Effekte im Szenario „Greetsiel 2“	30
6.3	Direkte Effekte im Szenario „Ditzum 1“.....	32
6.4	Direkte Effekte im Szenario „Ditzum 2“.....	34
7	INDIREKTE UND NICHT-TOURISTISCHE EFFEKTE.....	36
7.1	Indirekte wirtschaftliche Effekte	36
7.2	Ortsbild, Hafenbild, Hafeninfrastruktur	39
7.3	Lokale Identität und lokales Engagement.....	39
7.4	Fischereiwirtschaftliche Effekte	40
8	MAßNAHMENVORSCHLÄGE	45
8.1	Kompensationsmaßnahmen bei Eintreten der Szenarien oder zur Minderung der Folgen	45
8.2	Weitere Maßnahmen, die den Gemeinden unabhängig vom eigentlichen Gutachtenergebnis (Eintritt der Szenarien) empfohlen werden können.....	49

Abbildungsverzeichnis

	Seite
<i>Abbildung 1: Schematische Darstellung der Teilberichte</i>	8
<i>Abbildung 2: Direkte und indirekte Effekte</i>	10
<i>Abbildung 3: Zeitfolge der Effektanalyse (schematisiert)</i>	11
<i>Abbildung 4: Wirkpfade für die Attraktivitätswahrnehmung in Ditzum und Greetsiel (Quelle: Besucherbefragung).....</i>	15
<i>Abbildung 5: Wahrnehmungsgruppen "Attraktiver Hafen".....</i>	16
<i>Abbildung 6: Sichtbarkeit von Kuttern 2008 in Greetsiel (nach Monaten)</i>	23

Abbildung 7: Sichtbarkeit von Kuttern 2008 in Greetsiel (nach Wochentagen)	23
Abbildung 8: Modellrechnung der Sichtbarkeit von Kuttern in Greetsiel (nach Monaten) auf Basis der Daten von 2008, wenn 10 Kutter mit durchschnittlicher Sichtbarkeit in Greetsiel verblieben.....	24
Abbildung 9: Schematische Darstellung von Wirkungskreisen bei Wertschöpfungsketten.....	37
Abbildung 10: Umsatzentwicklung nach Szenarieneintritt (schematisiert).....	38
Abbildung 11: Fischereiwirtschaftliche Wertschöpfungsketten der Krabbenfischerei	41

Tabellenverzeichnis

	Seite
Tabelle 1: Besuchsgrund „Hafen anschauen“ (Quelle: Besucherbefragung 2009).....	14
Tabelle 2: Besuchsgründe „Hafen anschauen“ und „Fisch/Krabben kaufen“ (Quelle: Besucherbefragung 2009)	14
Tabelle 3: Bettenangebot und Übernachtungsvolumen 2008	17
Tabelle 4: Ausgaben pro Tag und Person der Besucher in Ditzum und Greetsiel (Quelle: Besucherbefragung)	18
Tabelle 5: Wesentliche touristische Wertschöpfungsdaten (Quelle: Wertschöpfungsanalyse, OZ 1).....	18
Tabelle 6: Überblick der Reisestrukturdaten der Besucher in Ditzum und Greetsiel (Quelle: Besucherbefragung).....	19
Tabelle 7: Überblick der demographischen Eckdaten der Besucher in Ditzum und Greetsiel (Quelle: Besucherbefragung).....	20
Tabelle 8: Zuordnung von relevanten Szenarioelementen.....	21
Tabelle 9: Herleitung der Volumenänderungsraten (Szenario „Greetsiel 1“)	28
Tabelle 10: Direkte Umsatz- und Wertschöpfungseffekte im Szenario „Greetsiel 1“	29
Tabelle 11: Herleitung der Volumenänderungsraten (Szenario „Greetsiel 2“)	30
Tabelle 12: Direkte Umsatz- und Wertschöpfungseffekte im Szenario „Greetsiel 2“	31
Tabelle 13: Herleitung der Volumenänderungsraten (Szenario „Ditzum 1“)	32
Tabelle 14: Direkte Umsatz- und Wertschöpfungseffekte im Szenario „Ditzum 1“	33
Tabelle 15: Herleitung der Volumenänderungsraten (Szenario „Ditzum 2“)	34
Tabelle 16: Herleitung der Ausgabenänderungsraten (Szenario „Ditzum 2“)	35
Tabelle 17: Direkte Umsatz- und Wertschöpfungseffekte im Szenario „Ditzum 2“	35
Tabelle 18: Kalkulation von Umsatz und Wertschöpfung der Krabbenfischerei in Ditzum und Greetsiel auf Basis der Buchführungsergebnisse des Testbetriebsnetzes 2008 (in Euro)	42

1 Zusammenfassung der wesentlichen Gutachtenergebnisse

1.1 Ziel und Methode

Das vom Wasser- und Schifffahrtsamt Emden in Auftrag gegebene Gutachten zur Bedeutung und zum Einfluss der Fischerei auf den Wirtschaftsfaktor „Tourismus“ soll grundlegende Zusammenhänge herausarbeiten und auf die Situation in den Orten Ditzum und Greetsiel beziehen. Dazu wird untersucht, welche wesentlichen Merkmale zu Art und Umfang eines Kutterhafens und dessen Betriebs erfüllt sein müssen, um die touristische Wirkung dauerhaft entfalten zu können. Zudem wird auf den möglichen (Teil-) Abzug der Kutterflotte im Hinblick auf touristische Wirkungen eingegangen.

Im Zeitraum Februar bis Oktober 2009 haben die Gutachter eine Vielzahl von Daten analysiert und im Rahmen von Befragungen erhoben. Zu den Datenquellen des Gutachtens zählen neben Sekundärdaten und Statistiken auch Experteninterviews, Ortsbegehungen in zahlreichen Hafentorten und quantitative sowie qualitative Befragungen von Besuchern der Orte Ditzum und Greetsiel, von Referenzorten sowie der Nordseeküste allgemein.

1.2 Effektanalyse

Der Tourismus ist in Ditzum und Greetsiel ein ganz wesentlicher Wirtschaftsfaktor. So wurden in Ditzum 2008 rund 6,0 Mio. Euro Nettoumsatz aus dem Tourismus generiert. Die resultierende Wertschöpfung von 3,3 Mio. Euro entspricht rund 29 % des lokalen Einkommens. In Greetsiel sind sowohl Dimension als auch Bedeutung des Tourismus noch deutlich höher: Ein Nettoumsatz von 26,9 Mio. Euro führt zu lokaler Wertschöpfung von 15,1 Mio. Euro, das entspricht mehr als 60 % des lokalen Primäreinkommens.

Die Erarbeitung des Gutachtens erfolgte hypothesenorientiert. Die grundlegende Hypothese, dass gewerbliche Kutter als Teil sowohl des ursprünglichen als auch des abgeleiteten touristischen Angebotes eines Hafentortes gelten und die wahrgenommene Attraktivität des Hafens und damit des Ortes steigern, konnte empirisch bestätigt werden. In den beiden Orten Ditzum und Greetsiel stellt der Hafen das wesentliche touristische Attraktionsmoment und die gewerblichen Kutter wiederum den wichtigsten Attraktionstreiber dar. Dabei ist festzustellen, dass das ursprüngliche touristische Angebot des Kutterhafens (Ein- und Auslaufen, Anlandung des Fangs, Wartungsarbeiten, generell Menschen bei/nach der Arbeit) deutlich attraktiver ist als das abgeleitete Angebot (z. B. Schaufischen, Ausflugsschiffe, Traditions- und Museumskutter): Authentizität ist ein wichtiger Attraktivitätstreiber.

Bei der Effektanalyse haben wir zwischen direkten touristischen und indirekten bzw. nicht-touristischen Effekten unterschieden. Direkte Effekte sind solche, die sich aufgrund eines Nachfragerückganges unmittelbar bemerkbar machen, weil das Umsatzvolumen der Touristen in den Orten sinkt. Sie umfassen eine Abschätzung bis zur zweiten Umsatzstufe und einen Zeithorizont von ca. 36 Monaten.

Die direkten Effekte lassen sich in konkreten Zahlen abschätzen. Dazu haben wir vier Szenarien gebildet und für diese Szenarien jeweils drei Veränderungspfade (optimistisch, realistisch und pessimistisch) gebildet. Die Veränderungsdaten wurden empirisch hergeleitet und auf die aus der Wertschöpfungsanalyse bekannten Umsätze aller Nachfragersegmente angewendet.

Die Szenarien wurden aus sachlogischen Überlegungen in Ergänzung der Zielsetzung des Gutachtens hergeleitet. In der folgenden Übersicht sind jeweils die realistischen Veränderungspfade dargestellt.

Szenario	Nachfrageveränderung	Umsatzveränderung in Mio. Euro	Wertschöpfungsveränderung in Mio. Euro
Greetsiel 1: Verbleib von 10 Kuttern mit Heimathafen Greetsiel	- 11%	- 3,0	- 1,7
Greetsiel 2: Vollabzug der Kutter	- 19%	- 5,0	- 2,8
Ditzum 1: Vollabzug der Kutter und Verbleib des Fischrestaurants-/verkaufs im Hafen	- 37%	- 2,3	- 1,2
Ditzum 1: Vollabzug der Kutter und Schließung des Fischrestaurants-/verkaufs im Hafen	- 56%	- 3,4	- 1,8

Es wird deutlich, dass in Greetsiel zwar ein in absoluten Zahlen höherer Umsatz- und Wertschöpfungsverlust zu erwarten ist, Ditzum aber von einem Abzug der Kutter relativ stärker betroffen wäre.

Zudem sind in Greetsiel aufgrund der ausgesprochen attraktiven Ortslage und der Wahrnehmung des Kutterhafens vor allem als Kulisse deutlich bessere Kompensationsmöglichkeiten gegeben.

Die indirekten Effekte sind Sekundärfolgen des zurückgehenden Umsatzes jenseits der zweiten Umsatzstufe. Dazu gehören auch Wirkungen auf andere Branchen, auf die Wirtschaftsstruktur, das Angebot öffentlicher Infrastruktur und auf soziale und kulturelle Faktoren.

Zu den indirekten Effekten zählt zunächst, dass verringerte Ausgaben im Gastgewerbe, in der Fährschiffahrt und im Einzelhandel zu Betriebsaufgaben führen können bzw. werden, zunächst im Zusammenhang mit dem Tourismus, in weiterer Folge auch in anderen Branchen. Negative Effekte dieser Art können Multiplikatoreffekte auslösen und über den Verlust von Arbeitsplätzen den Wegzug insbesondere jüngerer Bevölkerungsgruppen bewirken. Solche Wirkketten sind keine Automatismen, denen nicht gegengesteuert werden könnte, insbesondere in Ditzum drohen solche Effekte jedoch konkret. Leer stehende Gastronomiebetriebe und Geschäfte oder auch Hafenbereiche können dann wiederum negative Wirkungen auf das Ortsbild nach sich ziehen und somit die Attraktivität weiter beeinträchtigen.

Schließlich können gesellschaftliches Engagement zur Entwicklung der Orte frustriert werden und nachlassen, Feste im Umfeld der Fischerei ausfallen und die lokale Identität als „Fischerdorf“ beeinträchtigt werden.

Auch auf Effekte auf die Wertschöpfung innerhalb der Fischwirtschaft wird kurz eingegangen. Hier kann der Verlust an örtlicher Wertschöpfung sehr grob mit 95.000 Euro pro Kutter und Jahr abgeschätzt werden, weitere Verluste können in der Verarbeitung und Vermarktung von Krabben und Fisch entstehen.

Über den eigentlichen Gutachtenteil (Effektanalyse) hinaus ist auch die Erarbeitung von Kompensationsansätzen Teil des Auftrages. Diese werden im Abschnitt 8 angesprochen: Dort werden Kompensationsmöglichkeiten und Möglichkeiten der Minderung negativer Folgen eines (Teil-) Abzugs der Kutter diskutiert, ebenso Möglichkeiten zur besseren touristischen Inwertsetzung der Fischerei, die auch heute bereits erwogen werden.

Es wird diskutiert, dass die Gäste laut Besucherbefragung nach dem Echten und Authentischen suchen, dass Alternativen also soweit wie möglich beim ursprünglichen Angebot ansetzen sollten. Allerdings hat die Studie auch ergeben, dass die Potenziale hier begrenzt sind, in Ditzum eingeschränkter als in Greetsiel. Beste Strategie für Ditzum wie Greetsiel dürfte im Falle eines Abzugs von Kuttern sein, einerseits an der Fischerei als Thema der Selbstdarstel-

lung und touristischen Vermarktung festzuhalten, andererseits aber andere Themen zusätzlich zu entwickeln.

Konkret werden Möglichkeiten der Belebung des Hafens diskutiert, etwa durch Neben-erwerbs- oder Hobby-Kutter, Museumskutter, Traditionsschiffe oder die Präsentation anderer historischer Hafennutzungen. Für Ditzum könnte sich die Einrichtung einer Museumswerft bzw. die bessere Einsehbarkeit und Präsentation der dortigen Werft anbieten. Ebenfalls könnte dort über eine bessere gestalterische Anbindung des Hafens an die ihn umgebenden Gebäude nachgedacht werden. Für Greetsiel wird u. a. eine Belebung der Wasseroberfläche zwischen Mühlenstraße und Sieltor diskutiert.

In Bezug auf eine verbesserte touristische Inwertsetzung der Fischerei werden u. a. eine Attraktivierung der Fischverarbeitung und -vermarktung, Mitfahrmöglichkeiten auf Kuttern und andere Optionen zur besseren Erlebarkeit der Fischerei angesprochen.

1.3 Fazit

Unabhängig von allen nicht-touristischen Effekten ist zusammenfassend davon auszugehen, dass ein (Teil-) Abzug der Kutterflotte in Greetsiel Rückgänge im Bereich der touristischen Nachfrage nach sich ziehen würde und der Verlust an Authentizität auf der inhaltlichen Ebene nicht kompensierbar ist. Auf einer rein wirtschaftlichen Ebene bestehen aber gute Chancen, dass Greetsiel (ähnlich wie Tönning seit den siebziger Jahren) nur einen temporären Einbruch erleidet und dann kompensierende touristische Attraktionen entwickeln kann.

In Ditzum hingegen wären die Folgen eines Abzugs der Kutterflotte spürbarer. Schon bei der Betrachtung der direkten Effekte geht dies deutlich hervor. Damit sind aber auch die Gefahren einer sich selbst verstärkenden negativen Entwicklung, wie im Kapitel „Wertschöpfungsketten“ beschrieben, hier wesentlich größer. Auch in Ditzum ist eine Kompensation des Authentizitätsverlustes kaum möglich. Für die Kompensation des wirtschaftlichen Verlustes wären relativ große Anstrengungen von Nöten.

2 Stellung des Teilberichts im Rahmen des Gutachtens

Der Teilbericht OZ4 umfasst die gutachterlichen Bewertungen und Ableitungen auf Grundlage der Daten in der Status-Quo-Analyse (OZ1) und der empirischen Ergebnisse (OZ3).

Als wesentliche methodische Leitlinie dienen die Inhalte des Hypothesenmodells (OZ2).

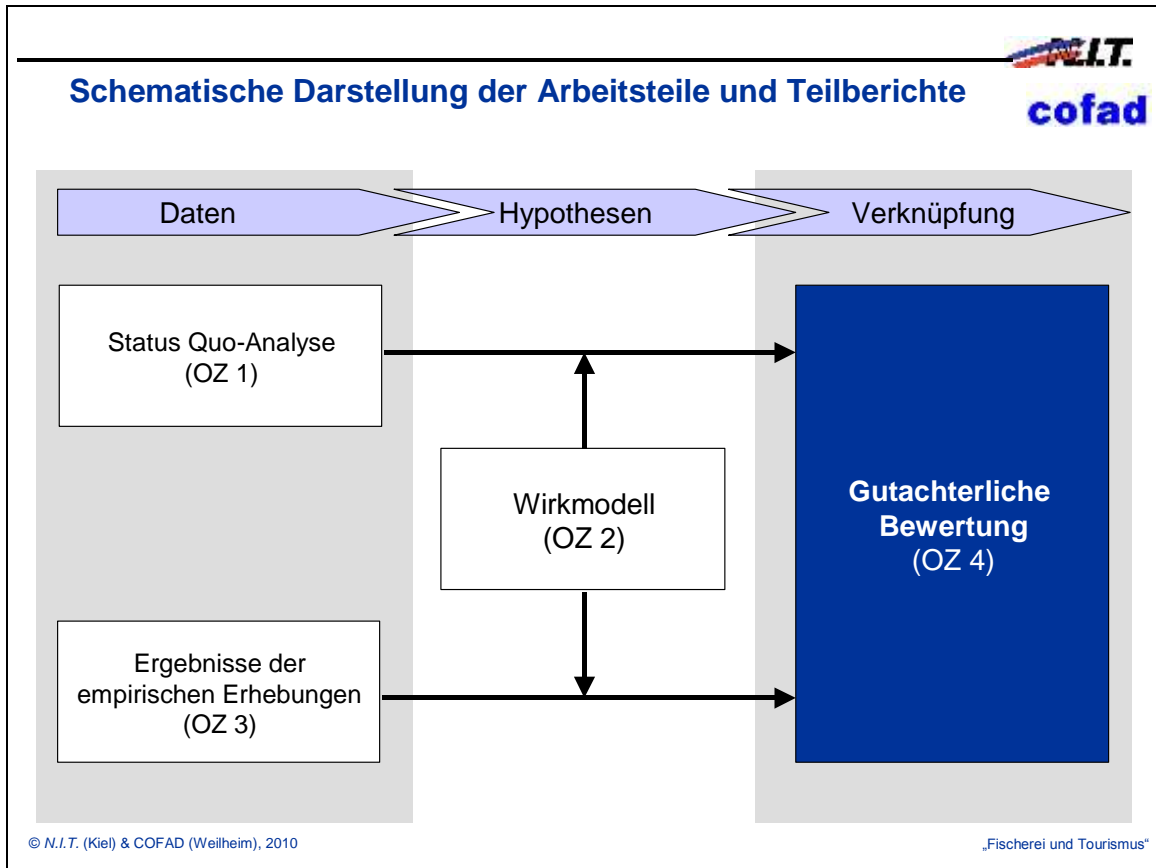


Abbildung 1: Schematische Darstellung der Teilberichte

3 Methodik der gutachterlichen Bewertung

3.1 Arbeitsschritte

Die gutachterliche Bewertung besteht aus drei Schritten, die sich an den Leitfragen des Wirkmodells (OZ 2) orientieren.

Zunächst wird die aktuelle Wirkung der gewerblichen Fischerei auf die touristische Nachfrage in Ditzum und Greetsiel zusammenfassend dargestellt. Die Leitfragen hier lauten: In welchem Umfang wirkt die Hafentraktivität positiv auf die touristische Nachfrage? Was macht einen Hafen attraktiv? In welchem Verhältnis stehen dabei ursprüngliches und abgeleitetes Angebot? Welche Rolle spielt dabei die Fischerei?

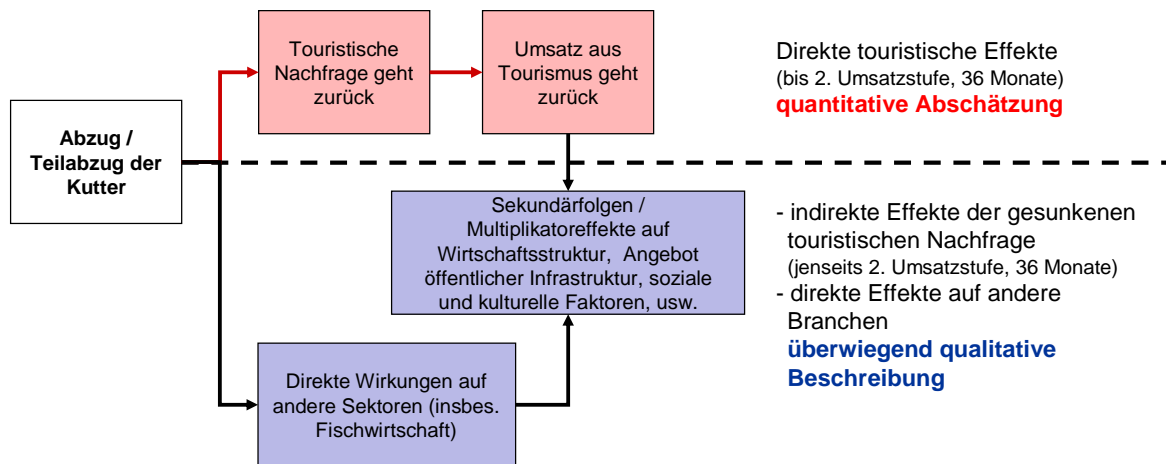
In der Folge werden die Effekte eines kompletten oder teilweisen Abzugs der gewerblichen Fischerei aus Ditzum und Greetsiel diskutiert. Leitfragen sind hier: Welches Verhältnis besteht zwischen der Attraktivitätsreduzierung und der Zahl der Besucher? Welche Wertschöpfungseffekte resultieren daraus? Gibt es dabei kurz- und langfristige Effekte?

Um diesen Kernbereich methodisch sicher zu bearbeiten, werden folgende Methoden angewendet:

1. Szenarien: Um zu konsistenten Zukunftsbildern zu kommen, die einer gutachterlichen Bewertung zugänglich sind, werden für jeden Ort 2 Szenarien entwickelt. Damit werden die Rahmenbedingungen der zukünftigen Situation so beschrieben, dass eine Effektanalyse überhaupt möglich ist.
2. Direkte touristische Effekte: Im Rahmen der Analyse direkter Effekte wird für die touristischen Nachfragersegmente (wie in der Wertschöpfungsanalyse beschrieben, siehe OZ1) eine Abschätzung der Veränderungs-Effekte auf das Nachfragervolumen und die Nachfragerausgaben vorgenommen. Diese Veränderungseffekte werden für jedes Szenario separat abgeschätzt. Die Effektanalyse erfolgt jeweils in Korridoren mit einer pessimistischen und optimistischen Grenze und einer dazwischen liegenden realistischen Variante. Die Korridore werden jeweils in Veränderungsprozenten und im Ergebnis in Umsatz (Euro) und Wertschöpfung (Euro) ermittelt.
3. Indirekte Effekte: Die in der Analyse der direkten Effekte ermittelten Wirkungen bilden nicht die Gesamtheit der Effekte ab. Insbesondere werden darin Multiplikationseffekte im Rahmen von Wertschöpfungsketten nicht berechnet. Diese werden aber qualitativ beschrieben, um zumindest die Mechanismen der Wertschöpfungsketten zu berücksichtigen. Ebenso werden nicht-touristische Effekte insbesondere in der Fischereiwirtschaft angesprochen.

Die nachfolgende Grafik verdeutlicht den Zusammenhang zwischen direkten touristischen Effekten einerseits und indirekten sowie nicht-touristischen Effekten andererseits.

Einführung: Direkte und indirekte Effekte



© N.I.T. (Kiel) & COFAD (Weilheim), 2010

„Fischerei und Tourismus“

Abbildung 2: Direkte und indirekte Effekte

Im dritten Arbeitsbereich wird die Frage der Kompensation im weiteren Sinne angesprochen. Leitfragen sind hier: Lassen sich Attraktionsfaktoren überhaupt kompensieren? Welche Kompensationsmöglichkeiten gäbe es nach einem Abzug der Kutter?

Die Gutachter erarbeiten auf Basis der vorhergehenden Arbeitsschritte Maßnahmenvorschläge, die sich zwei Gruppen zuordnen lassen:

1. Kompensationsmaßnahmen bei Eintreten der Szenarien oder zur Minderung der Folgen
2. Sonstige Maßnahmen, die den Gemeinden unabhängig vom eigentlichen Gutachtenergebnis (Eintritt der Szenarien) empfohlen werden können.

Es sei aber deutlich darauf hingewiesen, dass die Ableitung von Maßnahmen nicht Gegenstand der gutachterlichen Bewertung (Effektanalyse) und von dem eigentlichen Gutachtenergebnis unabhängig ist. Die Vorschläge können aber eine Grundlage für weitergehende Konzeptionsarbeiten der Gemeinden bilden.

3.2 Zeitfolge

Bei der Abschätzung von Effekten ist die zeitliche Komponente wesentlich. Als generelle Regel kann man feststellen, dass indirekte Folgen zeitlich nach den direkten Folgen auftreten.

Für die direkten touristischen Effekte (Rückgang der touristischen Nachfrage) ist ein Realisierungszeitraum von ca. 12 - 36 Monaten nach Eintreten des jeweiligen Szenarios plausibel. Würden also beispielsweise alle Kutter in einem Ort abgezogen werden, so würden die unten beschriebenen direkten touristischen Effekte nicht sofort, sondern mit zeitlicher Verzögerung realisiert. Gründe dafür liegen im Wesentlichen darin, dass Reise- und Ausflugsziele aufgrund vorher verfügbarer Informationen ausgesucht werden. Die Aktualisierung dieser Informationen geschieht aber natürlich nicht sofort: Der Bericht eines Freundes über einen Besuch kann Monate oder Jahre zurückliegen, ein Reiseführer nur in einer alten Auflage zur Verfügung stehen etc. Auch die eigene Erfahrung und Empfehlungen von Freunden und Verwandten (mit Abstand die wichtigsten Informationsquellen der Besucher in Ditzum und Greetsiel) benötigen einige Zeit zur Aktualisierung. In diesem Zusammenhang ist aber insbesondere auch auf die Frage der Kommunikationssteuerung bei Eintreten eines der Szenarien hinzuweisen (vgl. Abschnitt 8).

Bei den unten beschriebenen indirekten und nicht-touristischen Effekten ist zu unterscheiden zwischen ebenfalls rasch eintretenden Effekten (z. B. die fischereiwirtschaftlichen Effekte, die sich teilweise direkt aus dem Abzug ergeben) und den im Rahmen der Wertschöpfungsketten beschriebenen Implikationen, die sich über Jahrzehnte hinziehen können.

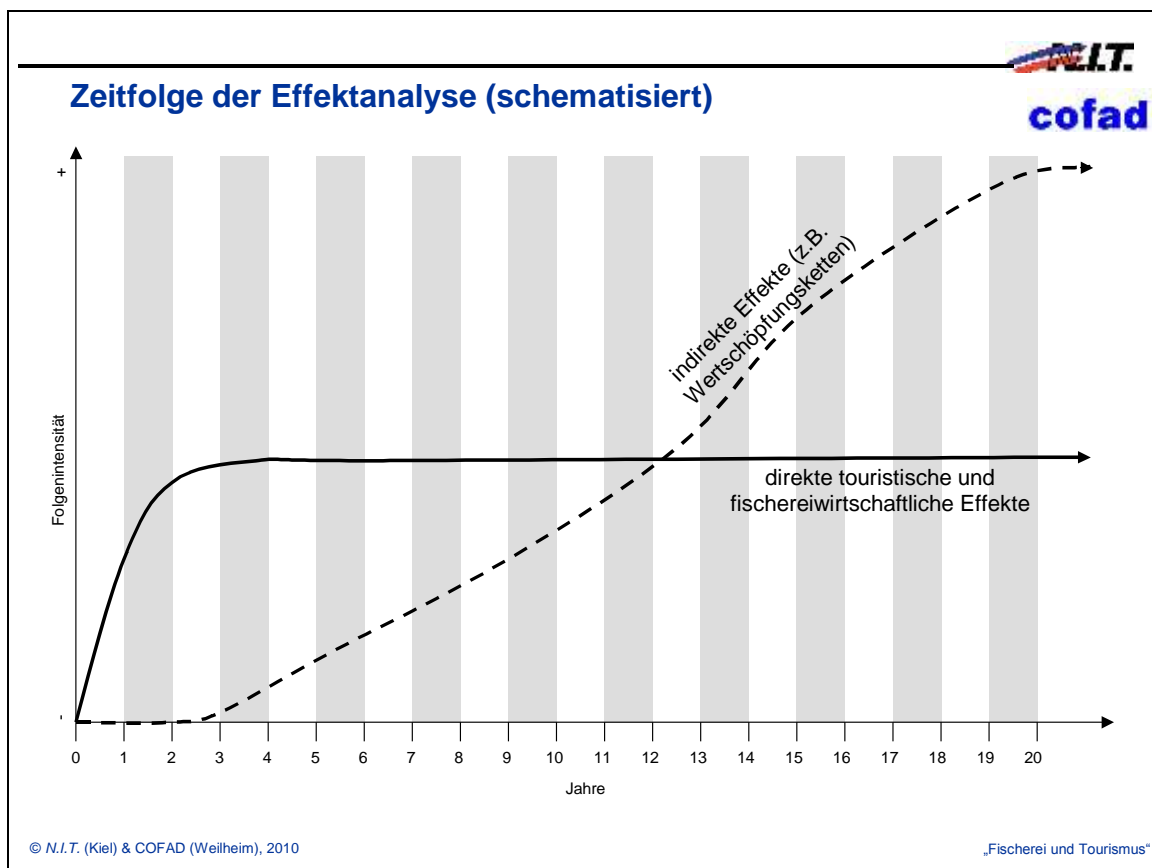


Abbildung 3: Zeitfolge der Effektanalyse (schematisiert)

Abbildung 3 versucht, diesen Zusammenhang schematisch darzustellen: Die direkten touristischen und fischereiwirtschaftlichen Effekte treten relativ rasch nach Szenarieneintritt auf, ihre Wirkung nimmt aber ab einem bestimmten Punkt nicht mehr zu. Die indirekten Effekte (das sind insbesondere die bei den Wertschöpfungsketten beschriebenen) hingegen nehmen

zunächst langsam an Intensität zu, steigern sich aber über einen längeren Zeitraum und stabilisieren sich erst nach langer Zeit und haben dann womöglich erheblich höheren Schaden angerichtet.

4 Aktuelle Wirkung der Fischerei auf den Tourismus

4.1 Datenquellen

Die aktuelle Wirkung der Fischerei auf den Tourismus kann hypothesengestützt auf Basis verschiedener Quellen abgeschätzt werden:

1. Expertengespräche vor Ort mit Bürgermeistern, Tourismusverantwortlichen, Fischereiexperten etc.
2. Sekundäranalysen touristischer, fischereiwirtschaftlicher und anderer Statistiken und Erhebungen
3. Ortsbegehungen durch die Gutachter
4. Vergleichsdaten aus Referenzorten und Expertengespräche in den Referenzorten (Dangast, Jemgum, Neuhaus (Oste), Oldersum und Tönning)
5. Qualitative Interviews in Fokusgruppen mit Nordseegästen in den Quellgebieten Ruhrgebiet und Bremen
6. Besucherbefragung in den Orten Ditzum und Greetsiel und in den Referenzorten Tönning und Dangast mit jeweils n = 500 persönlichen Interviews im Zeitraum April bis Oktober 2009
7. Repräsentativbefragung (persönliche Interviews) in der deutschen Bevölkerung ab 14 Jahre.

Aus den im Zeitraum Februar bis Oktober 2009 durchgeführten Befragungen, Fokusgruppen- und Experteninterviews sowie den sekundärstatistischen Analysen lassen sich hier nur die wichtigsten Ergebnisse, soweit sie zur Beurteilung der anschließenden Effektanalyse notwendig sind, referieren. Alle Untersuchungsschritte sind zusätzlich separat und detailliert dokumentiert.

4.2 Häfen als Besuchsgründe und Attraktionspunkte

Fragt man die relevanten Zielgruppen in der Bevölkerung (Küstenurlauber und -interessenten), so werden Fischer-Häfen nur von rund einem Viertel als konstituierend für einen Küstenaufenthalt genannt (frische Luft und der Strand am Meer sind hier viel wichtiger). Unabhängig von der wahrgenommenen Attraktivität und Bedeutung spielt der Besuch eines Hafens jedoch beim Nordseeurlaub eine wichtige Rolle: Praktisch jeder Besucher gibt an, mindestens einmal einen Hafen besucht zu haben.

Sowohl für Ditzum als auch für Greetsiel ist der Hafen ein wesentlicher Attraktionspunkt. In Ditzum gaben 90 % der Befragten in der Besucherbefragung an, dass der Hafen einer von zwei Besuchsgründen sei, in Greetsiel ist der Anteil 86 %, mit zielgruppenspezifischen Differenzierungen (Tabelle 2).

Bezieht man als weiteren wesentlichen und mit der Berufsfischerei eng verknüpften Aspekt den Einkauf von frischen Krabben bzw. frischem Fisch in die Darstellung ein, so ergeben sich die in Tabelle 2 dargestellten Werte. Der Anteil der Hafebesucher, die weder wegen des Hafens noch wegen des Krabben-/Fischkaufs gekommen sind, schwankt je nach Zielgruppe zwischen 6 % und 20 %.

	Ditzum			Greetsiel		
	Tages- besucher vom Wohnort	Tages- besucher vom Urlaubs- ort	Übernach- tungsgäste	Tages- besucher vom Wohnort	Tages- besucher vom Urlaubs- ort	Übernach- tungsgäste
Anteil der Gäste, die „Hafen anschauen“ als einzigen Besuchsgrund angeben	13%	6%	9%	5%	4%	6%
Anteil der Gäste, die „Hafen anschauen“ als einen von zwei Besuchsgründen angeben	77%	77%	82%	70%	88%	80%
Anteil der Gäste, die „Hafen anschauen“ nicht als Besuchsgrund angeben	10%	18%	10%	25%	8%	14%

Tabelle 1: Besuchsgrund „Hafen anschauen“ (Quelle: Besucherbefragung 2009)

	Ditzum			Greetsiel		
	Tages- besucher vom Wohnort	Tages- besucher vom Urlaubs- ort	Übernach- tungsgäste	Tages- besucher vom Wohnort	Tages- besucher vom Urlaubs- ort	Übernach- tungsgäste
Anteil der Gäste, die „Hafen anschauen“ und „Fisch/Krabben einkaufen“ als Besuchsgründe angeben	21%	32%	19%	9%	13%	13%
Anteil der Gäste, die „Hafen anschauen“ oder „Fisch/Krabben einkaufen“ als Besuchsgründe angeben (aber nicht beides)	72%	53%	74%	72%	80%	77%
Anteil der Gäste, die weder „Hafen anschauen“ noch „Fisch/Krabben kaufen“ als Besuchsgrund angegeben haben	7%	15%	6%	20%	6%	11%

Tabelle 2: Besuchsgründe „Hafen anschauen“ und „Fisch/Krabben kaufen“ (Quelle: Besucherbefragung 2009)

4.3 Attraktivitätswahrnehmung und Rolle der gewerblichen Fischerei

Neben den Besuchsgründen ist auch die Frage der Attraktivitätswahrnehmung relevant. Auch hier spielt der Hafen sowohl in Ditzum als auch in Greetsiel eine wesentliche Rolle (Abbildung 4). Als Attraktivitätsfaktoren für den Hafen wirken in Ditzum vor allem Kutter (30 %), die Übersichtlichkeit (29 %) und die Fähre (27 %). In Greetsiel ist der Attraktivitätsfaktor Kutter für den Hafen deutlich ausgeprägter und wird von 59 % der Besucher genannt, gefolgt von der Übersichtlichkeit (13 %) und der Sauberkeit (11 %). Die Kutter wirken in beiden Orten vor allem für die Urlaubsortsausflügler überdurchschnittlich attraktiv.

Insgesamt werden Fischereihäfen als attraktiver eingeschätzt als andere Hafentypen (z. B. Sportbootmarina oder Industriehafen).

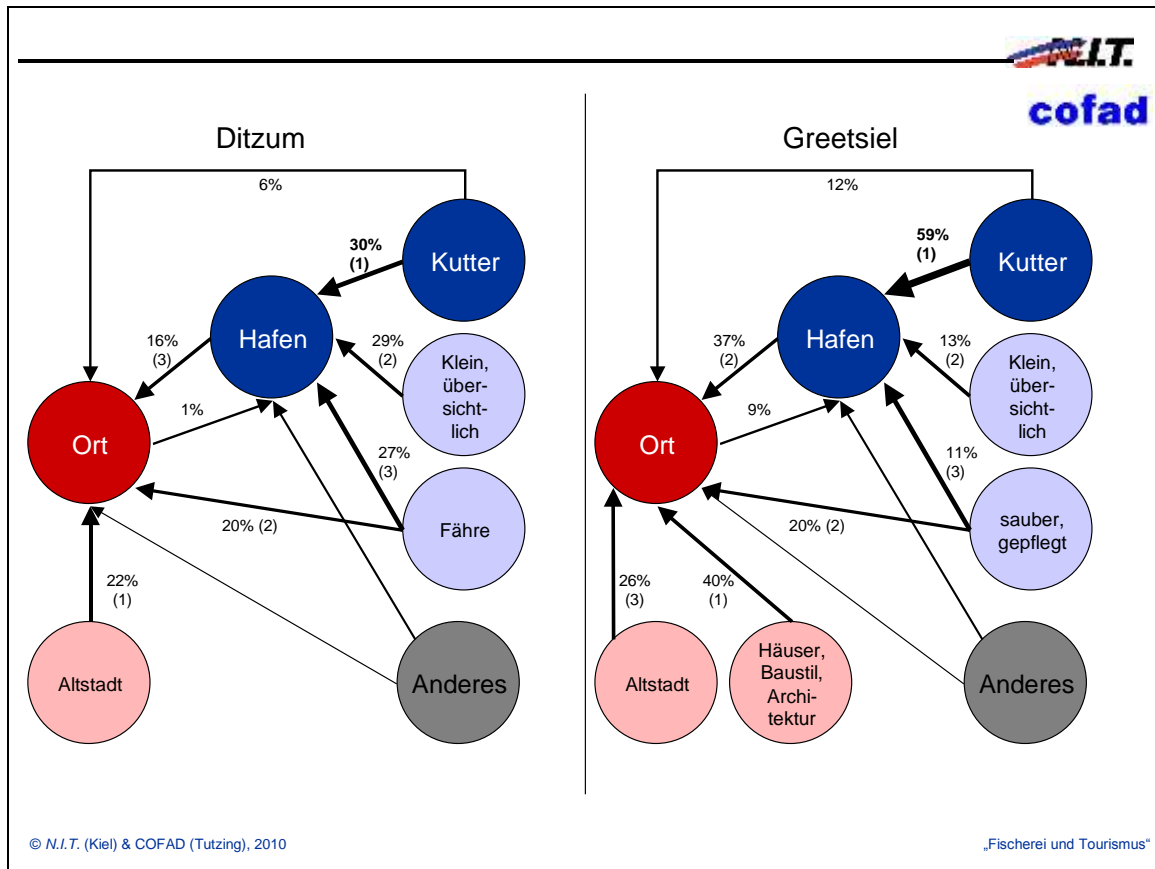


Abbildung 4: Wirkpfade für die Attraktivitätswahrnehmung in Ditzum und Greetsiel (Quelle: Besucherbefragung)

Fragt man spezifischer nach, was denn einen Hafen attraktiv macht, so stellt man fest, dass es vor allen Dingen ein Mix verschiedener Aspekte ist, bei denen aber einzelne Merkmale deutlich hervortreten.

Aktivität und Authentizität sind wesentliche Attraktionstreiber. Vor allem Menschen bei/nach der Arbeit und die Möglichkeit, Fisch direkt vom Kutter zu kaufen, verknüpfen diese beiden Aspekte ideal. Dazu gehört auch die Möglichkeit, einen „echten“ Fischer in relativer Exklusivität zu begleiten. Schaufischen oder Hochseeangeln hingegen wären weniger attraktiv, aber akzeptabel.

Ein hinsichtlich der Anzahl der dort liegenden Kutter zu leerer Hafen wird als „leelos“ und „tot“ abgelehnt, ein zu voller Hafen als „künstlich“ beurteilt. Idealerweise ist der Hafen ge-, aber nicht überfüllt. Je nach Größe des Hafens scheint die optimale Zahl bei 5-10 Kuttern zu liegen.


Gewerbliche Kutter mit echtem Fischereibetrieb werden in beiden Orten als wichtigste Aspekte eines attraktiven Hafens genannt, und zwar deutlich häufiger als in den Referenzorten (Ditzum: 86 %, Greetsiel: 71 %, Dangast: 33 %, Tönning: 47 %). An zweiter und dritter Stelle der abgefragten Hafenattraktionsfaktoren folgen in Ditzum die Möglichkeit frischen Fisch zu kaufen (81 %) und ein belebter Hafen (80 %). In Greetsiel werden als weitere wichtige Faktoren genannt: ein belebter Hafen (70 %) und historische oder Museumskutter (70 %). Die Beurteilung, ob ein Kutter noch gewerblich aktiv ist oder nicht, erfolgt im Wesent-

lichen anhand von Sauberkeit (zu saubere Kutter sind nicht mehr aktiv), Vorhandensein von Fanggeschirr und Bauart (Holzkutter werden ohne weitere Hinweise als Museumskutter wahrgenommen).

Unterzieht man die Wahrnehmungsdaten einer Hauptkomponentenanalyse, so ergeben sich in der Bevölkerungsbefragung für die relevante Zielgruppe der Küstenurlauber und -interessenten drei große Wahrnehmungsgruppen („Frischer Fisch“, „Maritime Technik“ und „Freizeithafen“), wobei die gewerblichen Kutter recht eindeutig der Dimension „Frischer Fisch“ zugeordnet werden.

Unterzieht man die Aussagen der Gäste in Ditzum und Greetsiel dem gleichen Analyseverfahren, so ergeben sich teilweise unterschiedliche Zuordnungsgruppen (Abbildung 5). Bei den Ditzum-Besuchern sind die gewerblichen Kutter stark mit dem frischen Fisch (im Hafen oder direkt vom Kutter zu kaufen) und dem Fischereierlebnis (z. B. der Möglichkeit mit einem Kutter mitzufahren oder die Fangtechnik erklärt zu bekommen) verknüpft. Hier spielt die authentische („lebendige“) Fischerei eine zentrale Rolle. Die gewerblichen Kutter werden zwar auch von den Greetsiel-Gästen als wichtigstes der abgefragten Elemente eingeschätzt, hier stehen die „echten“ Kutter aber stärker mit der Einkaufsmöglichkeit, dem belebten Hafen und auch den Museumskuttern in inhaltlichem Zusammenhang. In Greetsiel ist der Aspekt der Belebungs- oder Kulissenwirkung der Kutter etwas ausgeprägter als in Ditzum.

Wahrnehmungsgruppen „Attraktiver Hafen“



Bevölkerung, Teilgruppe „Küstenurlauber und -interessenten“	Besucher in Ditzum	Besucher in Greetsiel
<p>„Frischer Fisch“ (direkt vom Kutter kaufen, frisch im Hafen kaufen, gewerbliche Kutter, Mitfahrt Kutter)</p>	<p>„Fisch & Krabben“ (direkt vom Kutter kaufen, frisch im Hafen kaufen, gewerbliche Kutter)</p>	<p>„Fischerei“ (direkt vom Kutter kaufen, Mitfahrt Kutter, Erklärung Fangtechnik, Fischereimuseum)</p>
	<p>„Authentische Fischerei“ (gewerbliche Kutter, Kuttermitfahrt, Erklärung Fangtechnik)</p>	<p>„Kutterkulisse“ (gewerbliche Kutter, belebter Hafen, Museumskutter, frisch im Hafen kaufen)</p>
<p>„Maritime Technik“ (Mitfahrt Kutter, Erklärung Fangtechnik, Fischereimuseum, Museumskutter, Seenotrettungskreuzer)</p>	<p>„Historische Fischerei“ (Fischereimuseum, Museumskutter)</p>	
<p>„Freizeithafen“ (belebter Hafen, Segelboote, Hafenfeste)</p>	<p>„Freizeithafen“ (Hafenfeste, Seenotrettungskreuzer, belebter Hafen, Segelboote)</p>	<p>„Freizeithafen“ (Seenotrettungskreuzer, Segelboote, Hafenfeste)</p>

„Was gehört für Sie generell zu einem attraktiven Hafen dazu?“
Gruppierung durch Hauptkomponentenanalyse

© N.I.T. (Kiel) & COFAD (Tutzing), 2010
„Fischerei und Tourismus“

Abbildung 5: Wahrnehmungsgruppen "Attraktiver Hafen"

Für die Attraktivitätswahrnehmung ist auch die Lage und städtebauliche Anbindung des Hafens relevant. Je deutlicher der Hafen in ein als attraktiv wahrgenommenes Ortsbild integriert ist, desto größer ist seine Chance, selbst als attraktiv wahrgenommen zu werden. Greetsiel stellt in dieser Hinsicht sicherlich das Referenzbeispiel dar (positivste Orts- und Hafenwahrnehmung) aber auch Tönning kann in dieser Hinsicht gute Attraktivitätswerte aufweisen (Häuserkulisse als stärkster Attraktivitätstreiber für den Hafen).

Gerade der Referenzort Tönning zeigt deutlich, dass es gelingen kann, einen Hafen auch ohne Kutter in Wert zu setzen und die touristische Nachfrage nachhaltig zu steigern: Nach der Fertigstellung des Eidersperrwerkes 1973 verlegten die Tönninger Krabbenkutter ihren Liegeplatz aus dem Tönninger Hafen. Zur Steigerung der touristischen Nachfrage mag auch, aber sicher nicht ausschließlich, das Multimar Wattforum (eröffnet 1999, Investition rund 12 Mio. Euro, jährlich rund 200.000 Besucher) beigetragen haben.

4.4 Touristischer Wertschöpfungsbeitrag

Die Volumenentwicklung des übernachtenden Tourismus in Ditzum zeigt im Zeitraum 2002-2008 einen leichten Rückgang (-2 %), während die Übernachtungen im ostfriesischen Binnenland im gleichen Zeitraum um 9 % zunahm. In Greetsiel nahm die Zahl der Übernachtungen im gleichen Zeitraum um 7 % zu (jeweils alle Betriebe nach Angaben der örtlichen Tourismusstellen).

	Ditzum	Greetsiel
Bettenangebot 2008	468	3.418
Übernachtungen 2008	41.876	293.334

Tabelle 3: Bettenangebot und Übernachtungsvolumen 2008

Im Rahmen der Situationsanalyse wurde auch erhoben, welchen Beitrag Touristen zur Wertschöpfung in den Orten Greetsiel und Ditzum generieren. Dazu wurde ein nachfrageorientierter Ansatz gewählt, der mit empirischen Daten und branchenüblichen Schätzwerten berechnet wurde.

Eine wesentliche Grundlage der Wertschöpfungsanalyse sind die Tagesausgaben vor Ort, wie sie in der Besucherbefragung erhoben wurden. Diese sind in Tabelle 4 wiedergegeben.

in Euro	Ditzum			Greetsiel		
	TG	ÜG (BEZ)	ÜG (UNBEZ)	TG	ÜG (BEZ)	ÜG (UNBEZ)
Allgemeine Ausgaben	15,11	23,13	17,56	15,78	26,59	18,26
Mahlzeiten und Getränke im Restaurant, Imbiss und Eisstand	8,18	13,70	6,40	11,04	15,53	9,13
Kauf von Andenken, Postkarten, Mitbringseln etc.	1,33	1,86	4,74	2,13	1,72	0,74
Eintritt in Museum, Schwimmbad etc.	0,14	0,71	0,38	0,08	0,38	0,00
Teilnahme an Ausflügen, Bootsfahrten etc.	1,24	0,89	1,44	0,35	0,82	0,00
Miete von Fahrrädern, Booten	0,03	0,09	0,00	0,11	0,42	0,34
Einkauf von Krabben, Fisch oder Meeresfrüchten	2,94	3,52	3,16	1,71	1,77	2,74
Einkauf von Lebensmitteln, Getränken etc. im Einzelhandel	1,26	2,36	1,44	0,34	4,95	5,31
Übernachtungsausgaben	-	21,77	-	-	25,17	-
Gesamt	15,11	44,90	17,56	15,78	51,76	18,26

Tabelle 4: Ausgaben pro Tag und Person der Besucher in Ditzum und Greetsiel (Quelle: Besucherbefragung)

TG = Tagesgäste, ÜG (BEZ): Übernachtungsgäste mit bezahlter Unterkunft, ÜG (UNBEZ): Übernachtungsgäste mit unbezahlter Unterkunft.

Aus diesen Werten und ergänzenden Daten lässt sich eine Wertschöpfungsanalyse erstellen, aus der hier nur die wesentlichen Kennziffern referiert werden, um die Dimension und Bedeutung der touristischen Nachfrage in den beiden Orten zu verdeutlichen.

Tabelle 5 zeigt, dass in Greetsiel Volumen und relative Bedeutung des Tourismus deutlich größer sind als in Ditzum. Das touristische Nachfragevolumen ist in Greetsiel mehr als viermal so groß wie in Ditzum. Außerdem sind in Greetsiel mehr als 60 % des lokalen Einkommens auf die touristische Nachfrage zurückzuführen, in Ditzum ist dieser Anteil mit 29 % ungefähr halb so groß, obgleich immer noch bedeutend. Sehr deutlich wird auch die relativ große Abhängigkeit des Tourismus in Ditzum von Tagesreisenden, die rund zwei Drittel der touristischen Wertschöpfung generieren.

	Ditzum			Greetsiel		
	Tagesgäste	Übernachtungsgäste	Gesamt	Tagesgäste	Übernachtungsgäste	Gesamt
Aufenthaltstage	292.329	64.684	357.013	790.742	451.594	1.242.336
Nettoumsatz aus touristischer Nachfrage	4,0 Mio. €	2,0 Mio. €	6,0 Mio. €	10,8 Mio. €	16,1 Mio. €	26,9 Mio. €
Wertschöpfung (1. und 2. Umsatzstufe)	2,1 Mio. €	1,2 Mio. €	3,3 Mio. €	5,7 Mio. €	9,4 Mio. €	15,1 Mio. €
Tourismusanteil am Primäreinkommen			29,1%			60,5%

Tabelle 5: Wesentliche touristische Wertschöpfungsdaten (Quelle: Wertschöpfungsanalyse, OZ 1)

4.5 Gästestruktur der Übernachtungs- und Tagesgäste in Ditzum und Greetsiel

Über die Gästestruktur liegen für beide Orte aufgrund der durchgeführten Besucherbefragung zahlreiche Erkenntnisse vor, die im Folgenden nur überblicksartig dargestellt werden können. Für Detailergebnisse sei auf die Angaben in OZ3 verwiesen.

	Ditzum	Greetsiel
Aufenthaltsdauer	75% Wohnortausflügler 7% Urlaubsortausflügler, 18% Übernachtungsgäste mit durchschnittlicher Aufenthaltsdauer von 4,8 Nächten	24% Wohnortausflügler 41% Urlaubsortausflügler 34% Übernachtungsgäste mit durchschnittlicher Aufenthaltsdauer von 7,1 Nächten
Unterkunftsart der Übernachtungsgäste	Hotel, Pension, Gasthof: 2% Privatzimmer, -pension: 40% FeWo: 40% Ferienhaus: 2% Wohnmobil: 1% Verwandte/Freunde: 9% Zweitwohnung: 5%	Hotel, Pension, Gasthof: 19% Privatzimmer, -pension: 14% FeWo: 35% Ferienhaus: 11% Wohnmobil: 6% Verwandte/Freunde: 4% Zweitwohnung: 8%
Quellmärkte der Übernachtungsgäste	Niedersachsen: 46% NRW: 32% Niederlande: 2% Andere: 20%	Niedersachsen: 13% NRW: 54% Niederlande: 3% Andere: 30%
Quellmärkte der Wohnortausflügler	Niedersachsen: 86% NRW: 5% Niederlande: 7% Andere: 2%	Niedersachsen: 81% NRW: 10% Niederlande: 6% Andere: 3%
Anreiseverkehrsmittel (Mehrfachnennungen)	PKW: 67% Fahrrad: 29% Fähre: 42% Wohnmobil: 4% Motorrad: 7% Bahn: 1%	PKW: 86% Fahrrad: 5% Fähre: 0% Wohnmobil: 4% Motorrad: 3% Bahn: 2%
Reisebegleitung	Ohne Kinder: 84% Nur mit großen Kindern (6-17): 15% Nur mit kleinen Kindern (0-5): 1% Mit großen und kleinen Kindern: 0%	Ohne Kinder: 73% Nur mit großen Kindern (6-17): 11% Nur mit kleinen Kindern (0-5): 10% Mit großen und kleinen Kindern: 6%
Bindung	Erstbesuch: 17% 2./3. Besuch: 18% 4./5. Besuch: 19% 6.-20. Besuch: 33% mehr als 20. Besuch: 13%	Erstbesuch: 27% 2./3. Besuch: 21% 4./5. Besuch: 12% 6.-20. Besuch: 24% mehr als 20. Besuch: 15%
Wiederbesuchsabsicht	ja: 84% eventuell: 15% nein: 0%	ja: 77% eventuell: 20% nein: 3%

Tabelle 6: Überblick der Reisestrukturdaten der Besucher in Ditzum und Greetsiel (Quelle: Besucherbefragung)

	Ditzum	Greetsiel
Altersgruppe	bis 29 Jahre: 2% 30-39 Jahre: 6% 40-49 Jahre: 16% 50-59 Jahre: 31% 60-69 Jahre: 36% 70 Jahre und älter: 10% Durchschnitt: 57 Jahre	bis 29 Jahre: 5% 30-39 Jahre: 16% 40-49 Jahre: 21% 50-59 Jahre: 26% 60-69 Jahre: 22% 70 Jahre und älter: 10% Durchschnitt: 52 Jahre
Haushaltsstruktur	ohne Kinder: 84% nur große Kinder (6-17): 15% nur kleine Kinder (0-5): 1% große und kleine Kinder: 0%	ohne Kinder: 69% nur große Kinder (6-17): 16% nur kleine Kinder (0-5): 9% große und kleine Kinder: 6%
Haushaltsnettoeinkommen	bis 1.499 Euro: 66% 1.500-2.499 Euro: 20% 2.500 Euro und mehr: 1% k.A.: 13%	bis 1.499 Euro: 14% 1.500-2.499 Euro: 41% 2.500 Euro und mehr: 18% k.A.: 27%

Tabelle 7: Überblick der demographischen Eckdaten der Besucher in Ditzum und Greetsiel (Quelle: Besucherbefragung)

Beide Orte sind gekennzeichnet durch ein eher älteres Publikum, Ditzum deutlich ausgeprägter als Greetsiel. In Ditzum spielt der Fahrradausflug eine bemerkenswerte Rolle, vor allem in diesem Zusammenhang wird auch die Fähre von/nach Petkum intensiv genutzt.

In Greetsiel sind die Strukturen deutlich ausgeglichener und entsprechen eher dem Durchschnittsreisenden in deutschen Küstendestinationen. Für beide Orte ist NRW ein wichtiger, in Greetsiel sogar der wichtigste Quellmarkt und stellt 40 % aller Besucher, unter den Übernachtungsgästen sogar mehr als die Hälfte.

5 Szenarien

Szenarien sind konsistente Zukunftsbilder. Sie bilden den Rahmen für die gutachterliche Effektanalyse. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Angebots- und Nachfragesituation in Ditzum und Greetsiel werden jeweils zwei unterschiedlich ausgeprägte Szenarien entwickelt. Die Szenarien enthalten drei Elemente.

Szenarioelement	relevant für Ditzum	relevant für Greetsiel
Teilabzug der Kutter und Verbleib von 10 Kuttern im Ort	<u>nein</u> , weil Zahl der Kutter insgesamt = 7 (inkl. des in Pogum beheimateten, aber in Ditzum liegenden Fahrzeugs), ein Teilabzug würde höchstwahrscheinlich unter die Grenze von 5 Kuttern führen	<u>ja</u>
Vollabzug der Kutter	<u>ja</u>	<u>ja</u>
Schließung des Fischverkaufs / Fischgastronomie	<u>ja</u> , weil der Fischverkauf und die Fischgastronomie einen der wesentlichen touristischen Attraktionspunkte in Ditzum darstellen	<u>nein</u> , weil das touristische Nachfragervolumen in Greetsiel den zukünftigen Bestand von Fischverkauf / Fischgastronomie gesichert erscheinen lässt, wenn auch ggf. mit weniger Betrieben als heute

Tabelle 8: Zuordnung von relevanten Szenarioelementen

Daraus ergeben sich die folgenden vier Szenarien:

1. Greetsiel 1: Teilabzug der Kutter und Verbleib von 10 Kuttern im Ort
2. Greetsiel 2: Vollabzug der Kutter
3. Ditzum 1: Vollabzug der Kutter
4. Ditzum 2: Vollabzug der Kutter und Schließung des Fischverkaufs/Fischgastronomie im Hafen.

„Abzug“ ist so zu verstehen, dass Kutter mit Heimathafen Greetsiel bzw. Ditzum ihren Heimathafen verlegen und nicht mehr regelmäßig in den Hafen kommen, „Verbleib“ so, dass sie ihren Heimathafen dort behalten und regelmäßig in den Hafen kommen. „Verbleib“ beinhaltet nicht eine ständige Präsenz der Kutter im Hafen, „Abzug“ beinhaltet nicht den Ausschluss der Möglichkeit, dass einzelne Kutter mit (dann) anderem Heimathafen gelegentlich den Hafen aufsuchen. Mit dem „Abzug“ ist auch die Aufgabe der regelmäßigen Lösch- und Ladetätigkeiten sowie sonstiger Aktivitäten rund um die Kutter (Wartungs- und Pflegemaßnahmen) verbunden.

Für die touristische Wahrnehmbarkeit wird eine Mindestzahl von 5 verbleibenden Kuttern angenommen: Die Ergebnisse der qualitativen Analyse zeigen, dass diese Größenordnung vor dem Hintergrund der baulichen Situation ein Mindestmaß für eine attraktive Wahrnehmung darstellen dürfte. Gestützt wird eine solche Schwelle auch durch das Beispiel des Referenzortes Dangast, wo ein einzelner Kutter zwar von den Besuchern positiv wahrgenommen wird, aber keine eigenständige Attraktion des Ortes bzw. keinen Besuchsgrund darstellt. In einem kleinen Hafen wie Ditzum mag die Schwelle der Wahrnehmbarkeit etwas niedriger liegen (was für die weitere Betrachtung aber keine Rolle spielt), für Greetsiel erscheint der Wert realistisch.

In allen Szenarien werden die Umfeldbedingungen (bauliche Situation, Fahrgast- bzw. Fährschiffahrt, Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomie) als stabil betrachtet.

5.1 Szenario „Greetsiel 1“

5.1.1 Beschreibung

Das Szenario „Greetsiel 1“ umfasst den Teilabzug der gewerblichen Kutter mit Verbleib von 10 Kuttern in Greetsiel.

Damit würde die Zahl der aktiven Kutter mit Heimathafen Greetsiel von heute 23 um 13 Kutter sinken. Die drei Muschelfischereifahrzeuge sind von dem Szenario nicht betroffen, ebenso wenig die übrigen in Greetsiel gemeldeten, aber praktisch nie nach Greetsiel kommenden Krabbenkutter.

5.1.2 Wirkung

Mit dem Teilabzug der Kutter wäre eine Reduzierung der Fahrzeuge um 57 Prozent verbunden. Diese Reduzierung kann aber nicht ohne Weiteres auf die hier touristisch relevante *Sichtbarkeit* der Kutter im Hafen übertragen werden.

Im Jahr 2008 waren die 24 damals vorhandenen Kutter insgesamt an 5.598 Tagen im Hafen sichtbar¹, im Durchschnitt also 15 Fahrzeuge pro Tag. An 21 Tagen waren 5 oder weniger Kutter im Hafen sichtbar, und zwar praktisch ausschließlich in den Monaten April bis Juni (von 2 Tagen im November abgesehen) (Abbildung 6). Die „Fehltag“ (an denen 5 oder weniger Kutter im Hafen sichtbar waren), fallen sämtlich auf Wochentage, an Wochenendtagen waren also stets 6 oder mehr Kutter im Hafen sichtbar (Abbildung 7). Die Sichtbarkeit der einzelnen Fahrzeuge variiert dabei von 361 Tagen (also praktisch immer im Hafen sichtbar) bis 63 Tage (überwiegend nicht im Hafen sichtbar), mit einem Mittelwert von 204 Tagen.

¹ Als sichtbar wurde ein Fahrzeug gezählt, wenn es an einem Tag entweder im Hafen lag oder einlief. Die Daten stammen aus Aufzeichnungen des Hafenmeisters in Greetsiel und wurden von N.I.T. und COFAD im Hinblick auf die Fragestellungen des Gutachtens ausgewertet.

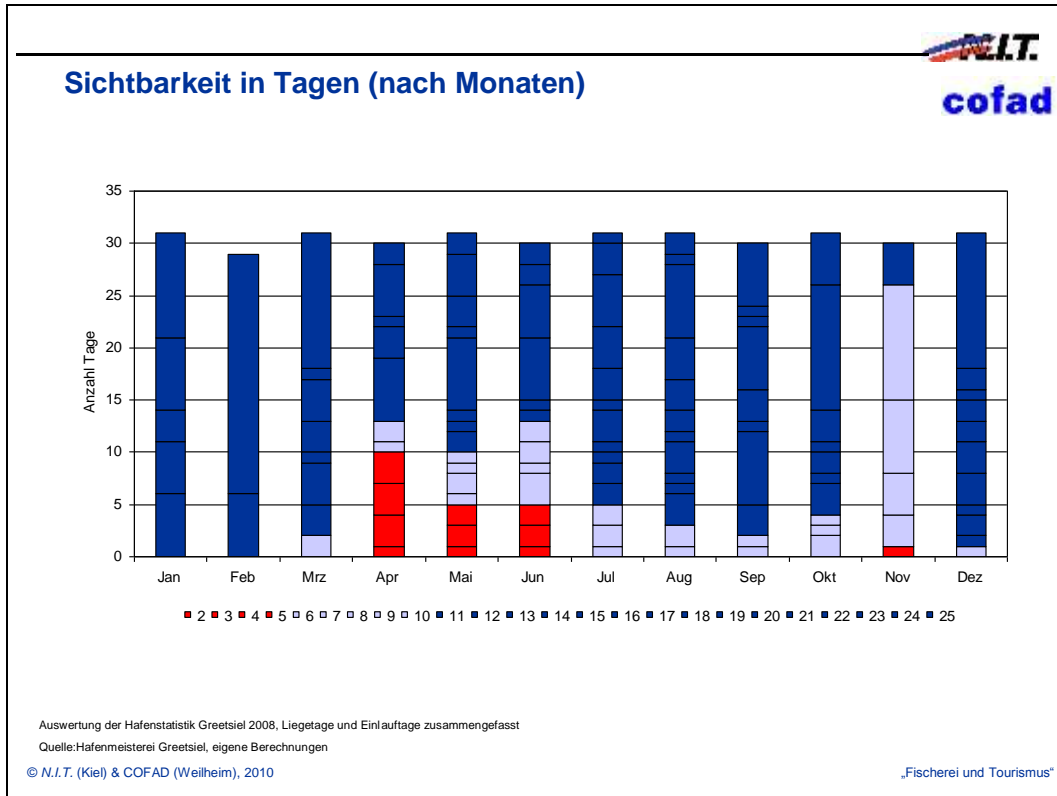


Abbildung 6: Sichtbarkeit von Kuttern 2008 in Greetsiel (nach Monaten)

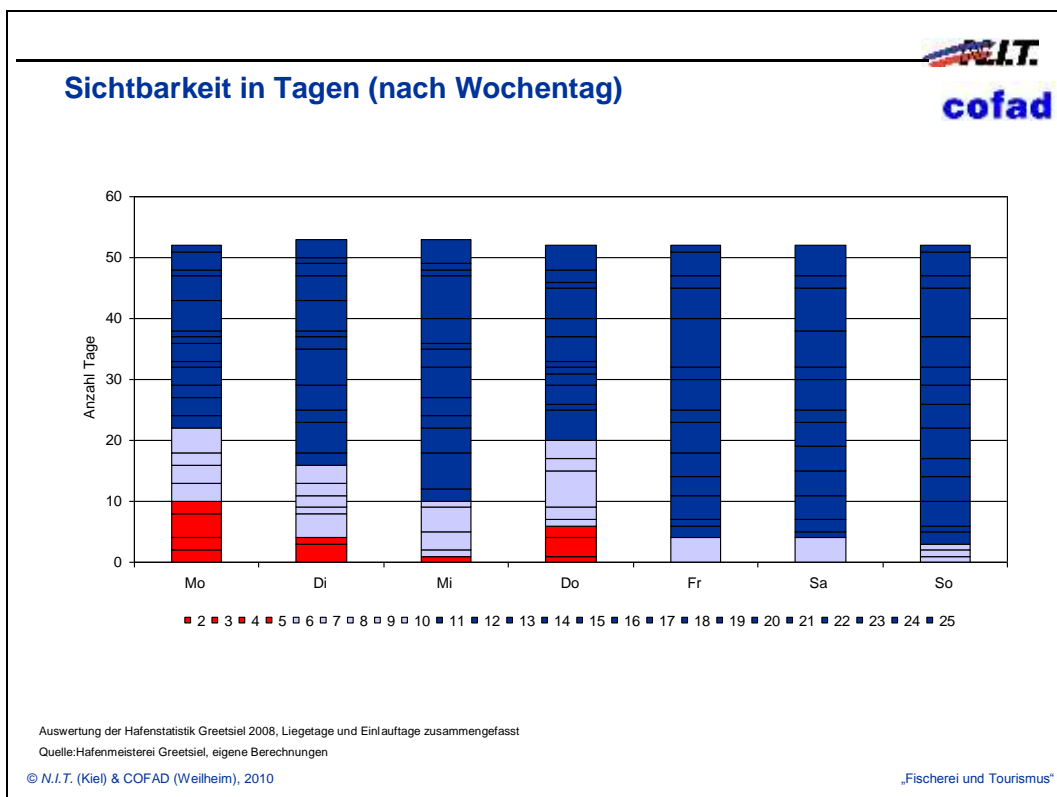


Abbildung 7: Sichtbarkeit von Kuttern 2008 in Greetsiel (nach Wochentagen)

Bei der Wirkungsbeurteilung in diesem Szenario ist es also relevant zu wissen, welche Fahrzeuge im Hafen verbleiben würden. Darüber können natürlich keine definitiven Aussagen getroffen werden (dies würde die Kenntnis der individuellen Planungen der Fischer voraussetzen). Aus dem bisherigen Liegeverhalten der Fahrzeuge (viele sichtbare Tage = vornehmlich Tagesfischerei, weniger sichtbare Tage = vorwiegend mehrtägige Fangreisen von Greetsiel aus oder zeitweilige Fischerei in anderen Gebieten mit Anlandung/Liegen in dortigen Häfen) verwenden wir die Durchschnittswerte, indem wir unterstellen, dass die 10 Kutter, die dem Mittelwert am nächsten kommen, im Hafen Greetsiel verbleiben würden. In der Modellrechnung ergibt sich, dass an 167 Tagen (45 % des Jahres) 5 oder weniger Kutter im Hafen sichtbar wären, an 30 Tagen sogar kein Kutter. In den Sommermonaten wäre der Hafen dann an rund der Hälfte der Tage mit 5 oder weniger Kutter besetzt, im April, Juni und November wäre dies sogar in der überwiegenden Zahl der Tage so.

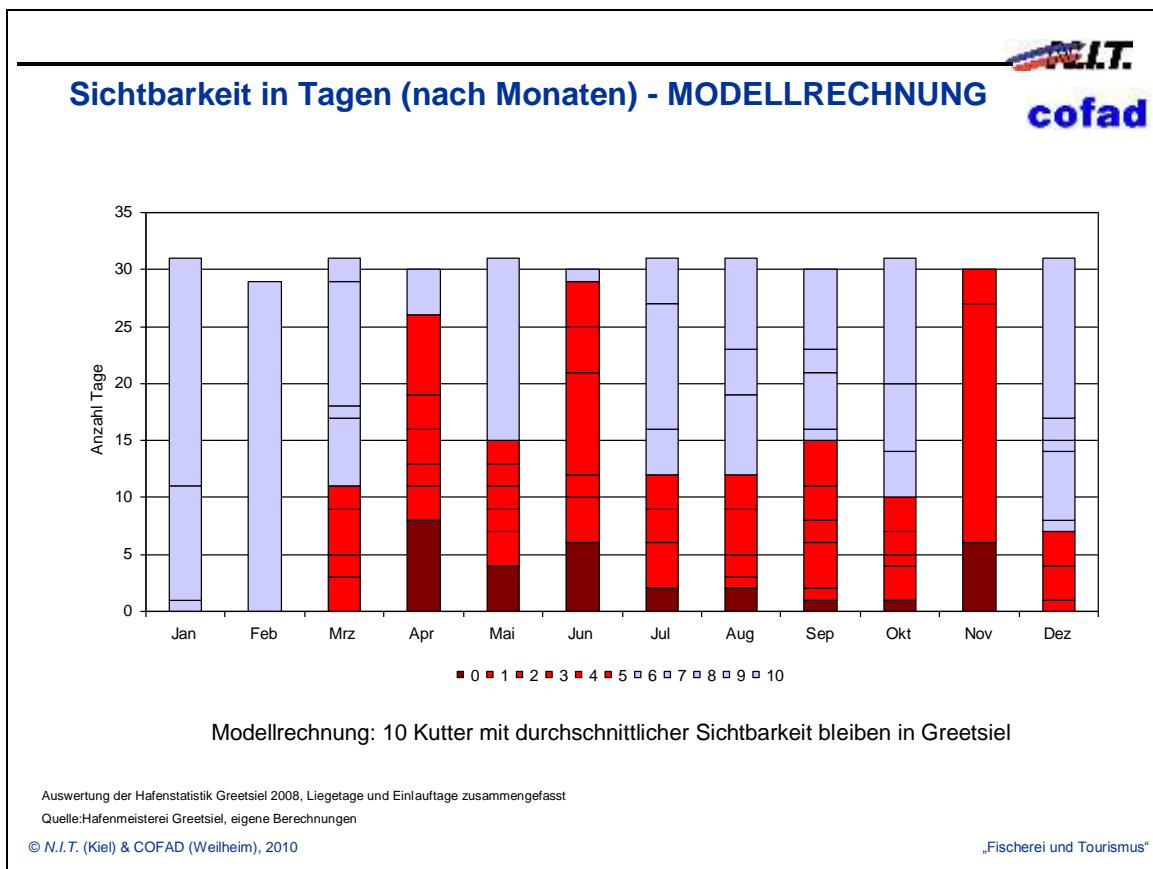


Abbildung 8: Modellrechnung der Sichtbarkeit von Kuttern in Greetsiel (nach Monaten) auf Basis der Daten von 2008, wenn 10 Kutter mit durchschnittlicher Sichtbarkeit in Greetsiel verblieben.

Neben der reinen Sichtbarkeit hätte der Teilabzug aber noch weitere Effekte, insbesondere im Bereich der Hafenbewirtschaftung. Dieses könnte etwa die Nutzung der Liegeplätze oder die regelmäßige Erneuerung der Dalben betreffen.

5.2 Szenario „Greetsiel 2“

5.2.1 Beschreibung

Das Szenario „Greetsiel 2“ umfasst den Vollabzug der gewerblichen Kutter und damit verbunden die vollständige Aufgabe der Lösch- und Ladetätigkeiten etc.

Ohne weitere Maßnahmen wären dann im Hafen nur noch die Muschelfischereifahrzeuge, Fahrgastschiffe für den Insel- und Küstenverkehr sowie Sportboote und ein Museumskutter vorhanden.

5.2.2 Wirkung

Die Zahl der Liegetage, an denen mindestens 5 Kutter im Hafen liegen, reduziert sich von heute 345 auf null.

Mit dem Vollabzug der Kutter wäre voraussichtlich auch die Aufgabe der Slipanlage verbunden, denn diese wird im Wesentlichen von den Fischern genutzt und auch von diesen betrieben. Generell müsste die Nutzung des zentral gelegenen, heute fischereilich genutzten Teil des Hafens überdacht werden. Dabei spielen auch Kostenaspekte eine Rolle: Die Liegebühren der Fischkutter haben die Kosten der Gemeinde für den Unterhalt des Hafens ohnehin nur teilweise gedeckt; ohne fischereiliche Nutzung würde sich die Frage stellen, wofür hier die Infrastruktur aufrecht erhalten werden soll.

Als weitere Folge könnte es sein, dass die Anlandung bestimmter Fischarten in Greetsiel nicht mehr zugelassen würde – bei der EU existieren zumindest Bestrebungen, die Anlandemöglichkeit für manche Arten an Mindestmengen zu koppeln. Langfristig könnte sogar der Status als offizieller Anlande- bzw. Fischereihafen in Gefahr geraten, insbesondere, wenn auch die Muschelfischerei aus dem Hafen abziehen würde.

5.3 Szenario „Ditzum 1“

5.3.1 Beschreibung

Das Szenario „Ditzum 1“ umfasst den Vollabzug der gewerblichen Kutter und damit verbunden die vollständige Aufgabe der Lösch- und Ladetätigkeiten etc.

Ohne weitere Maßnahmen wären dann im Hafen nur noch Sportboote, vier Museumsboote (Kutter Hinderk, Kutter Jan, Fischerboot Frauke, Kutter Heike), ein Nebenerwerbskutter, die Fähre und der zeitweilige Werftverkehr vorhanden.

5.3.2 Wirkung

Die Zahl der Liegetage, an denen eine wahrnehmbare Anzahl von aktiven Kuttern im Hafen liegt, reduziert sich auf null (die genaue Zahl der Liegetage heute ist mangels Aufzeichnungen nicht bekannt)

5.4 Szenario „Ditzum 2“

5.4.1 Beschreibung

Das Szenario umfasst die Aussagen des Szenarios „Ditzum 1“ (Vollabzug der Kutter) und zusätzlich die daraus folgende Aufgabe des Fischhandels / Fischrestaurants am Hafen. Dies

ist insofern relevant, als der Fischeinkauf bzw. Besuch des Fischrestaurants vor allem für Wohnortausflügler ein Besuchsgrund ist.

5.4.2 Wirkung

Die Wirkung umfasst die Aussagen zum Szenario „Ditzum 1“ und zusätzlich die Reduzierung der Hafenattraktivität durch Wegfall des Fischhandels / Fischrestaurants mit der Konsequenz des Leerstandes der hafenbildprägenden Immobilie.

Die mit dem Kutterabzug ohnehin verbundene wasserseitige „Verödung“ des Hafens würde durch einen ähnlichen landseitigen Effekt verstärkt.

6 Direkte touristische Effekte

Die Effektanalyse basiert im Wesentlichen auf einer qualifizierten Abschätzung der Veränderungen des touristischen Nachfragevolumens und der Tagesausgaben.

Um zu einer realistischen Eingrenzung der Veränderungswerte zu gelangen, werden zunächst obere und untere Grenzen der Veränderungen abgeleitet. Da wir bei Eintreten der Szenarien durchgängig von negativen Veränderungsrate (Rückgänge) oder bestenfalls von Konstanz der Werte ausgehen, wählen wir im Sinne der Begriffsklarheit statt oberer und unterer Grenze in der Effektanalyse die Begriffe „optimistischer Wert“ und „pessimistischer Wert“. Die Herleitung dieser Werte ist in den jeweiligen Szenarien individuell beschrieben.

Der gesamte Umsatzeffekt errechnet sich für den optimistischen, realistischen und pessimistischen Fall einheitlich nach der Formel:

$$(1) E_{\text{Umsatz}} = \left(\sum_{ZG=1}^{11} V_{\text{aktuell}} \cdot A_{\text{aktuell}} \right) - \left(\sum_{ZG=1}^{11} (V_{\text{aktuell}} \cdot (1 + \Delta V)) \cdot (A_{\text{aktuell}} \cdot (1 + \Delta A)) \right)$$

mit

E_{Umsatz}	= Umsatzeffekt
ZG	= Zielgruppen der touristischen Nachfrage
V	= Nachfragevolumen in Aufenthaltstagen
A	= Tagesausgaben pro Person
Δ	= Veränderungsrate des Nachfragevolumens bzw. der Tagesausgaben für den optimistischen, pessimistischen und realistischen Fall

Grundsätzlich kann für die pessimistischen, optimistischen und realistischen Veränderungswerte des Volumens von folgenden Basisannahmen ausgegangen werden:

1. Der pessimistische Fall berücksichtigt die Zahl der Besucher, die voraussichtlich höchstens wegbleiben würden, und bemisst sich nach dem Anteil an der Zielgruppe, der angegeben hat, ohne Vorhandensein gewerblicher Kutter nicht gekommen zu sein, korrigiert um die Personen, die als Besuchsgrund nicht den Hafen (in Ditzum auch: Einkauf von Krabben) angegeben haben, bezogen auf die Anzahl der relevanten Tage (im Szenario Greetsiel 1, siehe Szenariobeschreibung). Die Basisangabe „wäre ohne gewerbliche Kutter nicht gekommen“ ist aufgrund des Irradiationseffektes als pessimistische Variante anzunehmen. Insgesamt betrifft das 38 % der Besucher von Ditzum und Greetsiel, die Anteile schwanken aber je nach Ort und Zielgruppe.
2. Der optimistische Fall berücksichtigt die Zahl der Besucher, die voraussichtlich mindestens wegbleiben würden, und bemisst sich nach dem Anteil an der Zielgruppe, der angegeben hat, wegen des Hafens (in Ditzum auch: Einkauf von Krabben) gekommen zu sein und ohne gewerbliche Kutter ferngeblieben wäre. Außerdem wird diese Gruppe definiert durch die Personen, die spontan die Kutter als einen Attraktionsfaktor für den Hafen benannt haben und gewerbliche Kutter mit echtem Fischereibetrieb als generelle Attraktionsfaktoren wahrnehmen. Insgesamt betrifft das 12 % der Besucher von Ditzum und Greetsiel, die Anteile schwanken aber je nach Ort und Zielgruppe.
3. Der realistische Fall bewegt sich zwischen den beiden Grenzfällen. Er wird nicht strikt empirisch abgeleitet, sondern gutachterlich bewertet.

Von entscheidender Bedeutung für das Rechenmodell sind die Veränderungsrate, daher wird deren Herleitung in jedem Szenario für jede Zielgruppe oder Zielgruppencluster und für Volumen- und Ausgabenänderungen zunächst dokumentiert, die so resultierenden Werte werden dann in das Rechenmodell überführt.

Mit der Kombination aus rein empirischer Ableitung der Grenzen auf Basis der Besucherbefragung und gutachterlicher Festlegung eines realistischen Wertes, der auch die Ergebnisse aller anderen zur Verfügung stehenden Datenquellen integriert, ist das höchstmögliche Maß an Realitätsnähe ausgeschöpft.

6.1 Direkte Effekte im Szenario „Greetsiel 1“

In diesem Szenario (Teilabzug) sind die Fehltag (das sind Tage, an denen 5 oder weniger Kutter im Hafen sichtbar sind) zu berücksichtigen. Dies sind heute 21 Tage, bei Eintreten des Szenarios 167 Tage, (+146 Tage oder 40 % des Jahres), allerdings in touristisch relevanten Zeiten (Sommer), sodass von einer Relevanzquote von 50 % ausgegangen werden kann. Das heißt: Der Rückgang bezieht sich auf rund 50 % des Jahres, die angenommenen Quoten müssen also halbiert werden (die jeweils vollen Quoten sind in Abschnitt 6.2 herangezogen worden).

Zielgruppe	Δ Typ (Volumen)	Wert	Begründung
Übernachtungsgäste in Betrieben	optimist.	-4%	Erläuterung 1)
	realist.	-7%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	- 10%	Erläuterung 2)
Übernachtungsgäste VFR	optimist.	0%	Normalfall. Besuchstreiber ist nicht der Hafen, sondern der Besuch bei Freunden und Verwandte
	realist.	-1%	Schätzung zugunsten der optimistischen Grenze, s.o.
	pessimist.	-5%	Plausible Untergrenze: 50% der Übernachtungsgäste in Betrieben, davon 50%
Übernachtungsgäste Zweitwohnungen	optimist.	-8%	Erläuterung 1) (Ditzum und Greetsiel, n = 20)
	realist.	-8%	im Zeitraum der direkten Effekt-Betrachtung (ca. 24 Monate) realistisch, langfristig aber höher anzunehmen (siehe Wertschöpfungs-Effekte)
	pessimist.	- 15%	Erläuterung 2) (Ditzum und Greetsiel, n = 20)
Wohnortausflügler	optimist.	- 7%	Erläuterung 1)
	realist.	- 11%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	- 16%	Erläuterung 2)
Urlaubsortausflügler	optimist.	- 3%	Erläuterung 1)
	realist.	- 6%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	-10%	Erläuterung 2)
Wohnmobilisten	optimist.	0%	Erläuterung 1), n=16
	realist.	-3%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	-7%	Erläuterung 2), n =16
Segler	optimist.	+5%	mehr Ruhe, weniger Störungen durch gewerbliche Schifffahrt, mehr Liegeplätze, Annahme +10, davon die Hälfte
	realist.	+3%	mittlerer Wert: 5%, davon die Hälfte
	pessimist.	0%	keine Veränderung

Tabelle 9: Herleitung der Volumenänderungsraten (Szenario „Greetsiel 1“)

1) Angabe: wäre ohne Kutter nicht gekommen und Hafen anschauen ist Besuchsgrund und Kutter ist Attraktionstreiber für Hafen und gewerbliche Kutter werden generell attraktiv wahrgenommen, davon 50%

2) Angabe: wäre ohne Kutter nicht gekommen und Hafen anschauen ist Besuchsgrund, davon 50%

Aufgrund der möglicherweise bei den verbleibenden Gästen kürzeren Aufenthaltsdauer im Ort (Stunden pro Tag aufgrund nachlassender Aufenthaltsattraktivität des Ortes) wird für die Ausgaben pauschal ein Rückgang von 5% bei den Tagesgästen und Besuchern ohne direkt bezahlte Unterkunft und 2% bei den Besuchern mit bezahlter Unterkunft angenommen.

Im Ergebnis resultieren im Szenario „Greetsiel 1“ die in Tabelle 10 genannten Umsatz- und Wertschöpfungsverluste.

Szenario Greetsiel 1 10 Kutter bleiben in Greetsiel erhalten		in Mio. Euro	Veränderung gegenüber 2008 in Mio. Euro	Veränderung gegenüber 2008 in %
Nettoumsatz 2008		26,9		
Nettoumsatz nach Szenarieneintritt				
	optimistisch	24,7	-2,2	-8%
	realistisch	23,8	-3,0	-11%
	pessimistisch	22,8	-4,1	-15%
Wertschöpfung 2008		15,0		
Wertschöpfung nach Szenarieneintritt				
	optimistisch	13,8	-1,2	-8%
	realistisch	13,3	-1,7	-11%
	pessimistisch	12,8	-2,3	-15%

Tabelle 10: Direkte Umsatz- und Wertschöpfungseffekte im Szenario „Greetsiel 1“

6.2 Direkte Effekte im Szenario „Greetsiel 2“

In diesem Szenario (Teilabzug) sind die Fehltage (das sind Tage, an denen 5 oder weniger Kutter im Hafen sichtbar sind) nicht zu berücksichtigen, denn bei einem Vollabzug ist die Zahl der Tage, an denen Kutter im Hafen sichtbar sind, ungefähr = 0 (abgesehen von den wenigen, wohl unverlässlichen Tagen, an denen Kutter mit fremdem Heimathafen den Hafen Greetsiel anlaufen).

Zielgruppe	Δ Typ (Volumen)	Wert	Begründung
Übernachtungsgäste in Betrieben	optimist.	-7%	Erläuterung 1)
	realist.	-13%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	-20%	Erläuterung 2)
Übernachtungsgäste VFR	optimist.	0%	Normalfall. Besuchstreiber ist nicht der Hafen, sondern der Besuch bei Freunden und Verwandte
	realist.	-1%	Schätzung zugunsten der optimistischen Grenze, s.o.
	pessimist.	-10%	Plausible Untergrenze: 50% der Übernachtungsgäste in Betrieben
Übernachtungsgäste Zweitwohnungen	optimist.	-15%	Erläuterung 1) (Ditzum und Greetsiel, n = 20)
	realist.	-15%	im Zeitraum der direkten Effekt-Betrachtung (ca. 24 Monate) realistisch, langfristig aber höher anzunehmen (siehe Wertschöpfungs-Effekte)
	pessimist.	-30%	Erläuterung 2) (Ditzum und Greetsiel, n = 20)
Wohnortausflügler	optimist.	-14%	Erläuterung 1)
	realist.	-23%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	-32%	Erläuterung 2)
Urlaubsortausflügler	optimist.	-5%	Erläuterung 1)
	realist.	-13%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	-21%	Erläuterung 2)
Wohnmobilisten	optimist.	0%	Erläuterung 1) (n = 16)
	realist.	-5%	angenommener Wert
	pessimist.	-13%	Erläuterung 2) (n = 16)
Segler	optimist.	+10%	mehr Ruhe, weniger Störungen durch gewerbliche Schifffahrt
	realist.	+5%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	0%	keine Veränderung

Tabelle 11: Herleitung der Volumenänderungsraten (Szenario „Greetsiel 2“)

- 1) Angabe: wäre ohne Kutter nicht gekommen und Hafen anschauen ist Besuchsgrund und Kutter ist Attraktionstreiber für Hafen und gewerbliche Kutter werden generell attraktiv wahrgenommen
 2) Angabe: wäre ohne Kutter nicht gekommen und Hafen anschauen ist Besuchsgrund

Aufgrund der möglicherweise bei den verbleibenden Gästen kürzeren Aufenthaltsdauer im Ort (Stunden pro Tag aufgrund nachlassender Aufenthaltsattraktivität des Ortes) wird für die Ausgaben pauschal ein Rückgang von 5% bei den Tagesgästen und Besuchern ohne direkt bezahlte Unterkunft und 2% bei den Besuchern mit bezahlter Unterkunft angenommen.

Im Ergebnis resultieren im Szenario „Greetsiel 2“ die in Tabelle 12 genannten Umsatz- und Wertschöpfungsverluste.

Szenario Greetsiel 2 Vollabzug der Kutter	in Mio. Euro	Veränderung gegenüber 2008 in Mio. Euro	Veränderung gegenüber 2008 in %
Nettoumsatz 2008	26,9		
Nettoumsatz nach Szenarieneintritt			
optimistisch	23,5	-3,3	-13%
realistisch	21,8	-5,0	-19%
pessimistisch	19,7	-7,2	-27%
Wertschöpfung 2008	15,0		
Wertschöpfung nach Szenarieneintritt			
optimistisch	13,2	-1,9	-13%
realistisch	12,2	-2,8	-19%
pessimistisch	11,0	-4,0	-27%

Tabelle 12: Direkte Umsatz- und Wertschöpfungseffekte im Szenario „Greetsiel 2“

6.3 Direkte Effekte im Szenario „Ditzum 1“

Das Szenario beschreibt den Vollabzug der Kutter, aber den Weiterbetrieb des Fischladens/-restaurants im Hafen. Da Fischladen und gewerbliche Kutter als Besuchsgründe eng verknüpft sind, wurde ergänzend zu den Definitionen für Greetsiel nicht nur der Besuchsgrund „Hafen anschauen“, sondern auch der Besuchsgrund „Fisch oder Krabben kaufen“ berücksichtigt. Dadurch werden für Ditzum rund 1% höhere Ausfallraten kalkuliert als bei Anlage der Kriterien für Greetsiel.

Zielgruppe	Δ Typ (Volumen)	Wert	Begründung
Übernachtungsgäste in Betrieben	optimist.	-25%	Erläuterung 1)
	realist.	-40%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	-56%	Erläuterung 2)
Übernachtungsgäste VFR	optimist.	0%	Normalfall. Besuchstreiber ist nicht der Hafen, sondern der Besuch bei Freunden und Verwandte
	realist.	-1%	Schätzung zugunsten der optimistischen Grenze, s.o.
	pessimist.	-28%	Plausible Untergrenze: 50% der Übernachtungsgäste in Betrieben
Übernachtungsgäste Zweitwohnungen	optimist.	-15%	Erläuterung 1) (Ditzum und Greetsiel, n = 20)
	realist.	-15%	im Zeitraum der direkten Effekt-Betrachtung (ca. 24 Monate) realistisch, langfristig aber höher anzunehmen (siehe Wertschöpfungs-Effekte)
	pessimist.	-30%	Erläuterung 2) (Ditzum und Greetsiel, n = 20)
Wohnortausflügler	optimist.	-17%	Erläuterung 1)
	realist.	-38%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	-58%	Erläuterung 2)
Urlaubsortausflügler	optimist.	-18%	Erläuterung 1)
	realist.	-24%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	-29%	Erläuterung 2)
Wohnmobilisten	optimist.	0%	übernommen aus Greetsiel mangels Daten
	realist.	-5%	angenommener Wert
	pessimist.	-13%	übernommen aus Greetsiel mangels Daten

Tabelle 13: Herleitung der Volumenänderungsraten (Szenario „Ditzum 1“)

1) Angabe: wäre ohne Kutter nicht gekommen und entweder Hafen anschauen oder Krabben/Fisch kaufen ist Besuchsgrund und Kutter ist Attraktionstreiber für Hafen und gewerbliche Kutter werden generell attraktiv wahrgenommen

2) Angabe: wäre ohne Kutter nicht gekommen und entweder Hafen anschauen oder Krabben/Fisch kaufen ist Besuchsgrund

Aufgrund der möglicherweise bei den verbleibenden Gästen kürzeren Aufenthaltsdauer im Ort (Stunden pro Tag aufgrund nachlassender Aufenthaltsattraktivität des Ortes) wird für die Ausgaben pauschal ein Rückgang von 5% bei den Tagesgästen und Besuchern ohne direkt bezahlte Unterkunft und 2% bei den Besuchern mit bezahlter Unterkunft angenommen.

Im Ergebnis resultieren im Szenario „Ditzum 1“ die in Tabelle 14 genannten Umsatz- und Wertschöpfungsverluste.

Szenario Ditzum 1 Vollabzug der Kutter und Beibehalten des Fischladens /-restaurants im Hafen	in Mio. Euro	Veränderung gegenüber 2008 in Mio. Euro	Veränderung gegenüber 2008 in %
Nettoumsatz 2008	6,0		
Nettoumsatz nach Szenarieneintritt			
optimistisch	4,7	-1,3	-22%
realistisch	3,8	-2,3	-37%
pessimistisch	2,7	-3,4	-56%
Wertschöpfung 2008	3,3		
Wertschöpfung nach Szenarieneintritt			
optimistisch	2,6	-0,7	-22%
realistisch	2,1	-1,2	-37%
pessimistisch	1,4	-1,8	-56%

Tabelle 14: Direkte Umsatz- und Wertschöpfungseffekte im Szenario „Ditzum 1“

6.4 Direkte Effekte im Szenario „Ditzum 2“

Das Szenario beschreibt den Vollabzug der Kutter und die Aufgabe des Fischladens/-restaurants im Hafen. Da der Besuchsgrund „Fisch oder Krabben kaufen“ auch im Szenario Ditzum 1 bereits berücksichtigt ist, ergeben sich die Unterschiede zwischen den beiden Szenarien vor allem in den hier geringeren Ausgaben, während die Veränderungsraten für das Besuchervolumen identisch sind.

Zielgruppe	Δ Typ (Volumen)	Wert	Begründung
Übernachtungsgäste in Betrieben	optimist.	-25%	Erläuterung 1)
	realist.	-40%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	-56%	Erläuterung 2)
Übernachtungsgäste VFR	optimist.	0%	Normalfall. Besuchstreiber ist nicht der Hafen, sondern der Besuch bei Freunden und Verwandte
	realist.	-1%	Schätzung zugunsten der optimistischen Grenze, s.o.
	pessimist.	-28%	Plausible Untergrenze: 50% der Übernachtungsgäste in Betrieben
Übernachtungsgäste Zweitwohnungen	optimist.	-15%	Erläuterung 1) (Ditzum und Greetsiel, n = 20)
	realist.	-15%	im Zeitraum der direkten Effekt-Betrachtung (ca. 24 Monate) realistisch, langfristig aber höher anzunehmen (siehe Wertschöpfungs-Effekte)
	pessimist.	-30%	Erläuterung 2) (Ditzum und Greetsiel, n = 20)
Wohnortausflügler	optimist.	-17%	Erläuterung 1)
	realist.		angenommener Mittelwert
	pessimist.	-58%	Erläuterung 2)
Urlaubsortausflügler	optimist.	-18%	Erläuterung 1)
	realist.	-24%	angenommener Mittelwert
	pessimist.	-29%	Erläuterung 2)
Wohnmobilisten	optimist.	0%	übernommen aus Greetsiel mangels Daten
	realist.	-5%	angenommener Wert
	pessimist.	-13%	übernommen aus Greetsiel mangels Daten

Tabelle 15: Herleitung der Volumenänderungsraten (Szenario „Ditzum 2“)

1) Angabe: wäre ohne Kutter nicht gekommen und entweder Hafen anschauen oder Krabben/Fisch kaufen ist Besuchsgrund und Kutter ist Attraktionstreiber für Hafen und gewerbliche Kutter werden generell attraktiv wahrgenommen

2) Angabe: wäre ohne Kutter nicht gekommen und entweder Hafen anschauen oder Krabben/Fisch kaufen ist Besuchsgrund

Für die Veränderungsraten bei den Ausgaben wurden, analog zu den empirisch ermittelten Werten „Einkauf von Krabben, Fisch oder Meeresfrüchten“ und „Mahlzeiten und Getränke im Restaurant, Imbiss und Eisstand“, die in Tabelle 16 angegebenen Abschläge in Abzug gebracht.

Ausgaben	Tagesgäste		Übernachtungsgäste (bezahlte Unterkunft)		Übernachtungsgäste (unbezahlte Unterkunft)	
	in Euro	in %	in Euro	in %	in Euro	in %
Mahlzeiten und Getränke im Restaurant, Imbiss und Eisstand	8,18	54%	13,70	31%	6,40	36%
Kauf von Andenken, Postkarten, Mitbringseln etc.	1,33	9%	1,86	4%	4,74	27%
Eintritt in Museum, Schwimmbad etc.	0,14	1%	0,71	2%	0,38	2%
Teilnahme an Ausflügen, Bootsfahrten etc.	1,24	8%	0,89	2%	1,44	8%
Miete von Fahrrädern, Booten	0,03	0%	0,09	0%	0,00	0%
Einkauf von Krabben, Fisch oder Meeresfrüchten	2,94	19%	3,52	8%	3,16	18%
Einkauf von Lebensmitteln, Getränken etc. im Einzelhandel	1,26	8%	2,36	5%	1,44	8%
Übernachtungsausgaben	0,00	0%	21,77	48%	0,00	0%
Gesamt	15,11	100%	44,90	100%	17,56	100%
<i>von „Mahlzeiten ...“ in Ansatz zu bringen (Schätzwert)</i>	4,14	27%	4,49	10%	3,20	18%
Summe „Mahlzeiten ...“ (in Ansatz zu bringen) + „Einkauf ...“ = ΔA	7,08	37%	8,01	17%	6,36	36%

Tabelle 16: Herleitung der Ausgabenänderungsraten (Szenario „Ditzum 2“)

Im Ergebnis resultieren im Szenario „Ditzum 2“ die in Tabelle 17 genannten Umsatz- und Wertschöpfungsverluste.

Szenario Ditzum 2 Vollabzug der Kutter und Schließung des Fischladens /-restaurants im Hafen	in Mio. Euro	Veränderung gegenüber 2008 in Mio. Euro	Veränderung gegenüber 2008 in %
Nettoumsatz 2008	6,0		
Nettoumsatz nach Szenarieneintritt			
optimistisch	3,3	-2,7	-45%
realistisch	2,6	-3,4	-56%
pessimistisch	1,9	-4,2	-69%
Wertschöpfung 2008	3,3		
Wertschöpfung nach Szenarieneintritt			
optimistisch	1,8	-1,5	-45%
realistisch	1,4	-1,8	-56%
pessimistisch	1,0	-2,3	-69%

Tabelle 17: Direkte Umsatz- und Wertschöpfungseffekte im Szenario „Ditzum 2“

7 Indirekte und nicht-touristische Effekte

Zu den indirekten und nicht-touristischen Effekten sind eine Reihe von möglichen Wirkketten zu zählen, die sich zwar der unmittelbaren Quantifizierung durch die Gutachter entziehen, gleichwohl aber für die Beurteilung der Gesamtsituation relevant sind.

7.1 Indirekte wirtschaftliche Effekte

Effekte jenseits der zweiten Umsatzstufe

Unter den direkten Effekten wurden nur die Ausgaben der Touristen sowie eine weitere Stufe des Umsatzes, etwa zum Kauf von Vorleistungen, betrachtet. Tatsächlich ist davon auszugehen, dass bei den Vorleistungen Umsätze über mehrere Stufen entstehen. Allerdings werden diese häufig außerhalb der betrachteten Region entstehen. Zudem ergeben die Zahlen des vorangegangenen Abschnitts, dass auf den beiden ersten Umsatzstufen die Ausgaben der Touristen bereits zu rund 65 % zu Wertschöpfung – d. h. zu Einkommen und Gewinnen – werden. In der rein linearen Betrachtung der Vorleistungen dürften damit die Wertschöpfungseffekte in der Region weitgehend erfasst sein.

Dynamische Effekte / Wechselwirkungen

Die Ausgaben der Touristen rufen aber zusätzlich dynamische Effekte hervor, etwa die „induzierte Wertschöpfung“, die dadurch entsteht, dass auch die im Tourismus Beschäftigten ihre Einkommen wieder ausgeben. Mit einem Rückgang der touristischen Nachfrage werden solche Effekte reduziert, es kann ein negativer Multiplikatoreffekt entstehen.

Effekte auf Angebot und Infrastruktur

Mit dem Rückgang der touristischen Nachfrage werden sich auch die Umsätze von Gastronomie, Hotellerie, Fahrgast- und Fährschiffahrt, Einzelhandel, usw. reduzieren. Jeder Betrieb benötigt aber eine Mindestfrequenz bzw. einen Mindestumsatz, um wirtschaftlich zu sein. Fehlen diese, z. B. weil der touristische Nachfrageanteil fehlt, ist der Betrieb bzw. Betriebsstandort mittel- und langfristig nicht zu halten. Das betrifft im ersten Schritt überwiegend die touristischen Angebote (vor allem Übernachtungsbetriebe, Souvenirhandel, Ausflugsrestaurants, vgl. Ziffer ① in Abbildung 9) in der Folge dann vermehrt die nicht-touristischen Angebote sowie öffentliche und private Infrastruktur, vgl. Ziffer ② in Abbildung 9).

Über negative Multiplikatoreffekte kann sich eine solche Abwärtsspirale grundsätzlich auf immer weitere Branchen und schließlich die regionale Wirtschaft insgesamt auswirken (vgl. Ziffer ③ in Abbildung 9). Wechselwirkungen sind dann längerfristig auch mit demografischen Entwicklungen zu befürchten, wenn nämlich vor allem Bevölkerungsgruppen im erwerbsfähigen Alter aufgrund mangelnder Beschäftigungsmöglichkeiten aus der Region fortziehen bzw. nicht aufgrund von Beschäftigung im Tourismus oder in anderen Branchen zuziehen.

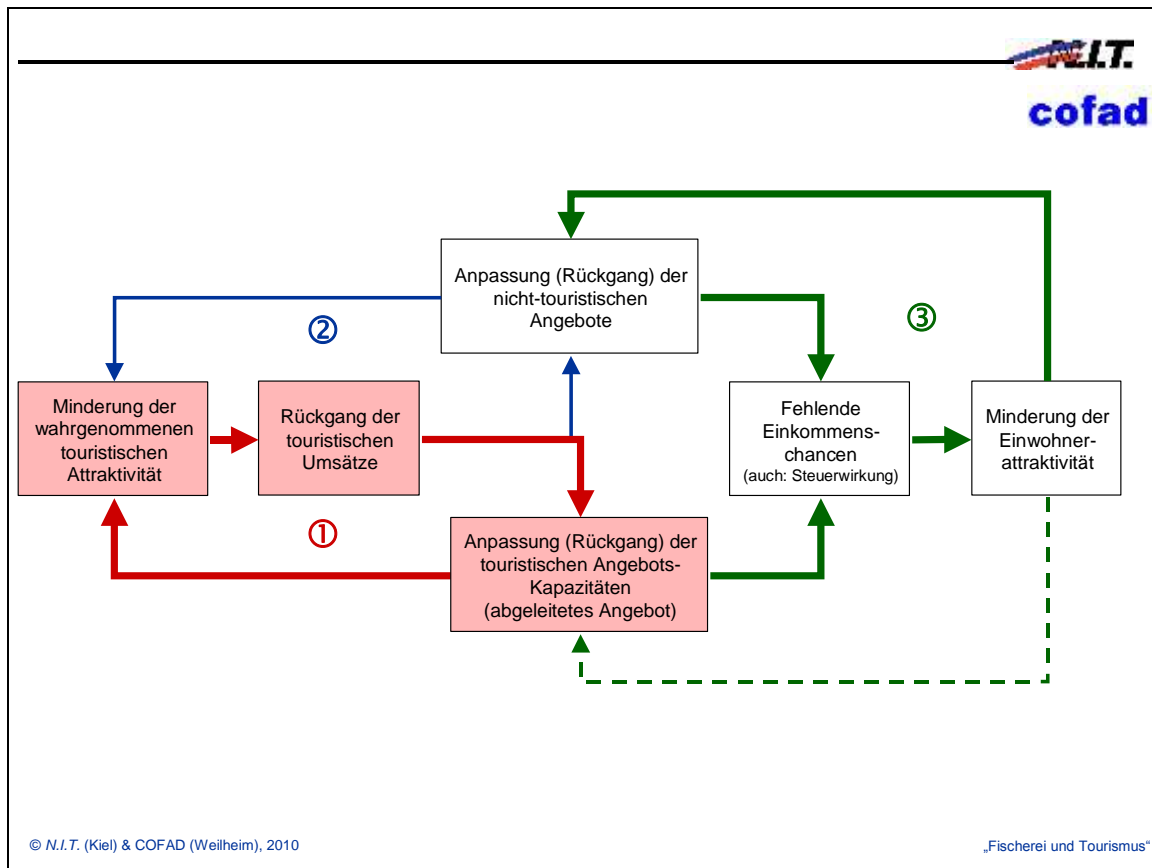


Abbildung 9: Schematische Darstellung von Wirkungskreisen bei Wertschöpfungsketten.

Heute auch in Ditzum und Greetsiel zu beobachtende Tendenzen des Zuzugs vor allem von Ruheständlern in landschaftlich schöne und ruhige Alterswohnsitze werden tendenziell ebenfalls unterbunden oder mindestens erschwert.

Als Folge einer solchen negativen demografischen Entwicklung sowie eines Rückgangs der benötigten Beherbergungskapazitäten im Fremdenverkehr wäre ein negativer Einfluss auf die Immobilienpreise zu erwarten.

Ein Rückgang der touristischen Nachfrage wäre somit unter Umständen nur der Anfang einer negativen Wirkkette. Selbstverständlich wird eine solche negative Wirkkette nicht kurzfristig, sondern in mehreren Schritten über mittel- und langfristige Zeiträume (5-10 Jahre und weiter) wirksam.

In diesem Zusammenhang ist auf die bereits in Abbildung 3 dargestellt zeitliche Verzögerung des Eintritts der indirekten Effekte gegenüber den direkten Effekten hinzuweisen. Über je mehr Stufen einer Wirkkette ein Effekt entsteht, desto später wird er in der Regel eintreten. Für die Entwicklung von Umsätzen in der Region ist dies schematisch in der Umsatzkurve in Abbildung 10 dargestellt. Je nach konkreter Gegebenheit kann eine solche Kurve dabei steiler oder flacher, zeitlich länger oder kürzer oder auf einem anderen Niveau verlaufen. Der grundsätzliche Sachverhalt kann aber gezeigt werden: Ein Umsatzrückgang ist zunächst im Wesentlichen auf die direkten Effekte zurückzuführen und dann setzen vor allem indirekte Effekte ein.

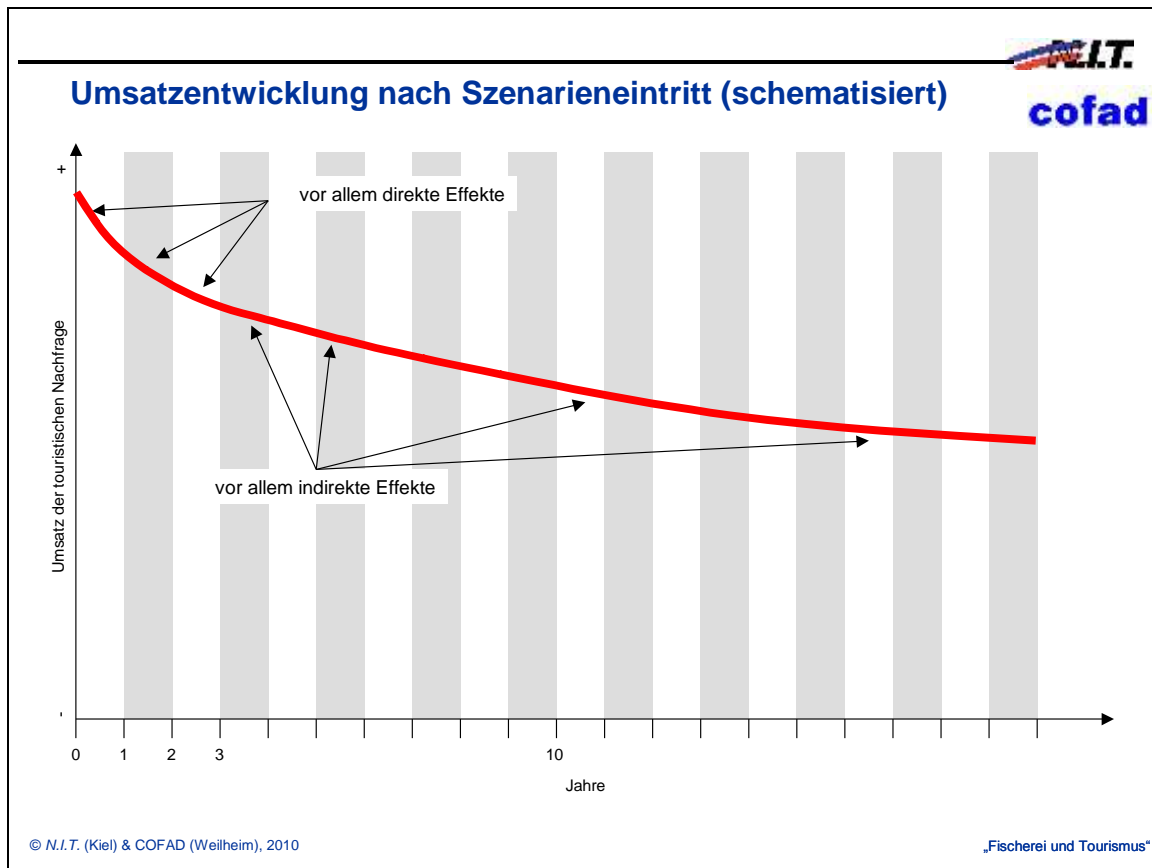


Abbildung 10: Umsatzentwicklung nach Szenarieneintritt (schematisiert)

Von einer solchen Wirkkette wäre Ditzum sicherlich eher betroffen als Greetsiel, denn in Greetsiel besteht aufgrund des Volumens der touristischen Nachfrage und der größeren Zahl weiterer touristischer Attraktionsfaktoren eine größere Ausgleichschance bei Eintreten der Szenarien. Dennoch wäre die hier skizzierte Entwicklung weder für Ditzum noch für Greetsiel auszuschließen.

Die kausalen Zusammenhänge solcher Wirkketten sind komplex und situationsabhängig; die Wirkungen können allein auf Basis eines touristischen Gutachtens nicht beurteilt und erst recht nicht quantifiziert werden. Vergleiche mit Schrumpfungsregionen insbesondere der Neuen, aber auch der Alten Bundesländer zeigen jedoch, dass solche negativen Wirkketten in der Praxis tatsächlich auftreten.

Andererseits ist die beschriebene Wirkkette aber kein Automatismus, die einen Ort schicksalhaft und unvermeidlich trifft. Zum einen liegen Ditzum und Greetsiel in einer Region, die von leicht positiven Trends bei Bevölkerung und Beschäftigung gekennzeichnet ist (vgl. BBR: Raumordnungsbericht 2005, S. 85), was Anlass zur Hoffnung gibt, dass negative Effekte in der örtlichen Entwicklung des Tourismus durch andere Beschäftigungsmöglichkeiten in der Region abgefedert werden können. Zum anderen haben die Orte selbstverständlich die Möglichkeit, durch geeignete Maßnahmen den beschriebenen Teufelskreis zu durchbrechen bzw. ihm gleich am Anfang entgegenzuwirken. Das Referenzbeispiel Tönning zeigt dies deutlich. Welche Maßnahmen das grundsätzlich sein können, wird in Abschnitt 8 diskutiert.

7.2 Ortsbild, Hafengebäude, Hafeninfrasturktur

Negative Kreisläufe wie oben beschrieben, könnten sich im Ortsbild niederschlagen. Durch den Abzug der Fischerei würde zunächst eine Attraktion entfallen, die dann nicht mehr wirksam wäre. Sofern der freiwerdende Platz nicht anders genutzt wird, entstünde gleichzeitig eine Lücke. Ähnlich wäre es mit Gastronomiebetrieben oder Geschäften im Umfeld: Gibt es hier offensichtliche Leerstände oder gar Verfallserscheinungen wie eingeworfene Fensterscheiben etc., so fehlen nicht nur positive Wirkungen, sondern es treten deutlich negative Wirkungen auf. Dies kann ansatzweise im Referenzort Oldersum im Hafenumfeld beobachtet werden. Positive Charakterisierungen wie „Sauberkeit“ könnten schnell ins Gegenteil umschlagen. Insbesondere im Falle Ditzums wären solche Effekte ernsthaft zu befürchten, die Gemeinde müsste Sorge tragen, dass keine zu offensichtlichen Leerstände oder Situationen der Verwahrlosung eintreten.

Ebenso könnten alternativen Nutzungen des Hafens negative Wirkungen auf dessen Gesamtbild hervorrufen, im Sinne einer Störung der Ursprünglichkeit. Auch hier wäre Behutsamkeit bei der Auswahl solcher Nutzungen anzuraten (siehe Abschnitt 8).

Wie im Szenario Greetsiel 2 angesprochen, könnte möglicherweise auch die Hafeninfrasturktur nicht mehr in der Weise aufrechterhalten werden, aus finanziellen Gründen oder weil es keinen Grund dafür gäbe. Dies könnte das Hafengebäude weiter beeinträchtigen, etwa wenn die pittoresken Dalben nicht erneuert würden, oder auch die Angebote für andere Nutzer reduzieren: Wenn als Folge des Abzugs der Kutter die Slipanlage nicht mehr betrieben wird, kann dort auch kein Sportboot mehr aus dem Wasser gezogen werden, etwa im Falle akuter Probleme.

7.3 Lokale Identität und lokales Engagement

Ditzum bezeichnet sich als „Fischerdorf“; dies ist nicht nur als ein Thema der touristischen Vermarktung zu interpretieren, sondern durchaus auch als Selbstverständnis der Bewohner. Im Ort gibt es ein hohes zivilgesellschaftliches Engagement, das auf den Erhalt bzw. die Weiterentwicklung der Attraktivität des Ortes zielt.

Zu nennen ist hier insbesondere der Arbeitskreis „Unser Dorf hat Zukunft“. Bereits mehrfach hat Ditzum erfolgreich am gleichnamigen Wettbewerb teilgenommen. Im Abschlussbericht zum niedersächsischen Landeswettbewerb 2007 heißt es dazu: „Bemerkenswert ist [...] die kritische und sehr engagierte Auseinandersetzung mit Fragen nach der weiteren Entwicklung von Ditzum (z. B. Entwicklung des Hafens, des Tourismus und der Bildungseinrichtungen). Ditzum ist ein sehr gutes Beispiel für eine aktive „Verantwortungsgemeinschaft“ im ländlichen Raum, die ihr Augenmerk nicht allein auf das Ortsbild richtet, sondern die aktiv, selbstbewusst, politisch engagiert und mit Visionen die Zukunft ihres Dorfes gestaltet.“²

Wenngleich sich das Engagement auf verschiedenste Aspekte des Dorfes bezieht, so stehen doch der Hafen und die Identität als Fischerdorf sehr stark im Mittelpunkt.

Wesentliche Organisation in diesem Bereich ist die „Ditzumer Haven- un Kuttergemeenskupp e. V. – Freunde und Förderer des Fischerdorfes Ditzum und der traditionellen Krabbenfischerei“. Zweck des Vereins ist „die Förderung der Heimatpflege und Heimatkunde, insbesondere die Erhaltung, Pflege und Förderung der traditionellen Küstenfischerei im ostfriesischen

² Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2007): 22. Landeswettbewerb „Unser Dorf hat Zukunft“ 2005 / 2007; Abschlussbericht der Landesbewertungskommission.

Küstenbereich und ganz besonders der Erhalt des historischen Hafensbildes des Fischerdorfes Ditzum“ (Satzung).

In Ditzum wird befürchtet, dass ein Abzug der aktiven Krabbenkutter derartiges Engagement frustrieren könnte. Eine solche Entwicklung könnte noch verstärkt werden, wenn es als Folge des Abzugs der Fischerei zu Einbrüchen im Tourismus käme, denn selbst wenn das Engagement für das Dorf keineswegs nur mit Blickrichtung Tourismus geschieht, so ist dieser doch eine Säule solcher Aktivitäten, da er die Chance eröffnet, dass sich diese auch wirtschaftlich tragen.

Auch Fischer aus Ditzum engagieren sich im Übrigen für ihr Heimatdorf, u. a. in der genannten „Haven- und Kuttergemeinskupp“. Den Fischern kommt zudem historisch das Verdienst zu, Anfang der 1980er Jahre wesentlich zum Erhalt der historischen Hafensituation beigetragen zu haben; damals wurde im Rahmen des Deichbaus erwogen, den Ort mittels Deich von der Ems abzutrennen, wie dies etwa in Jemgum geschah. Der Vergleich mit dem Referenzort Jemgum hat gezeigt, dass dies das touristische Potenzial des Ortes mit Sicherheit stark beschnitten hätte.

In Greetsiel, wo es 22 Sportvereine, 38 kulturelle Vereine, Gruppen, Chöre und Interessengemeinschaften gibt,³ könnten ähnliche Effekte auftreten. Abgesehen von Vereinen, die sich direkt den Interessen der Fischerei (Örtliche Erzeugergemeinschaft der Kutter- und Küstenfischer „Emsmündung“ e. V. als Organisation der Fischerei, einschließlich jener aus Ditzum) oder des Tourismus (Fremdenverkehrsverein Greetsiel und Umgebung e. V.) widmen, gibt es Vereine, sonstige Zusammenschlüsse und Veranstaltungen, wie die von einem Arbeitskreis organisierte Kunstausstellung „Greetsieler Woche“ oder einen Shanty-Chor, die nicht unmittelbar mit Fischerei oder Tourismus in Verbindung stehen, bei einem Rückgang des Tourismus aber sicher Publikum verlieren würden.

Die Fischerei steht auch im Mittelpunkt einiger Veranstaltungen, etwa der Kutterkorsos in Ditzum und Greetsiel. Diese haben zwar eine stark touristische Prägung, scheinen aber durchaus auch für das gesellschaftliche Leben der einheimischen Bevölkerung prägend zu sein. Auch solche Veranstaltungen würden vermutlich mit Abzug der Kutter wegfallen oder nur in verringertem Umfang stattfinden können.

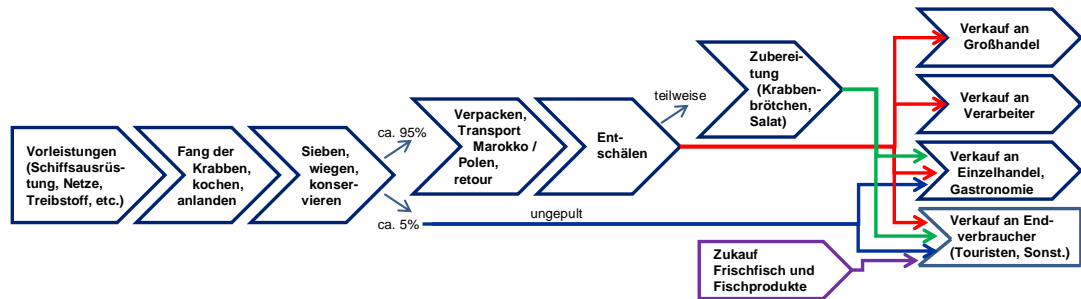
7.4 Fischereiwirtschaftliche Effekte

Effekte auf die Fischwirtschaft, samt ihrer vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereiche, wären direkte Effekte eines Abzugs. Auftragsgemäß bezieht sich dieses Gutachten auf die Auswirkungen eines Abzugs der Krabbenkutter auf den Tourismus, der Vollständigkeit halber sollen hier aber zusätzlich die Auswirkungen auf die Wertschöpfung in der Fischwirtschaft kurz umrissen werden.

Die fischereiwirtschaftliche Wertschöpfung der Krabbenfischerei kann schematisch wie folgt dargestellt werden:

³ <http://www.greetsiel.de/gemeinde/institutionen/vereine.html>

Wirkungen auf die fischereiliche Wertschöpfung (direkte und indirekte Wirkungen des Abzugs)



Ort	Vorleistungen* (Wert)	Erlöse / Wertschöpf.*	Umsatz				
Ditzum / Pogum	1,0 Mio. €	2,0 Mio. €** / 0,9 Mio. €	0,15 Mio. €				
Greetsiel	2,8 Mio. €	5,7 Mio. € / 2,9 Mio. €	0,67 Mio. €				
Vorauss. Entw. bei Abwanderung Kutter	Bezug an anderen Orten	Abwanderung	Verlegung Sieben erwogen	Greetsieler Untern. könnte weiterhin organisieren	- Entsteht im Ausland -	Grundsätzlich mit zugekaufter Ware möglich, Umsatzeinbußen	Großhandel, Verarbeiter nur möglich, wenn Verträge mit Fischern bestehen bleiben; Einzelhandel, Endverbraucher Einbußen

* Kalkulationsbasis: Ergebnisse Testbetriebsnetz 2008 nach Längenklassen; ohne sonstige betriebl. Erträge; ** lt. Fischereiamt 2006 1,3 Mio. Euro

Abbildung 11: Fischereiwirtschaftliche Wertschöpfungsketten der Krabbenfischerei

Genauere Zahlen zur Wertschöpfung der Fischerei an den Standorten Ditzum und Greetsiel liegen nicht vor. Anhaltspunkte lassen sich aus den Ergebnissen des Testbetriebsnetzes für die Krabbenfischerei gewinnen. Demnach stellte sich die Erlös- und Kostensituation für einen deutschen Krabbenkutter-Betrieb 2008 wie folgt dar:

Position	Länge	unter 16 m	16 bis 18 m	18 m und mehr	Summe
Erträge					
Umsatzerlöse		186.535	245.394	332.013	
Sonst. betriebliche Erträge		13.253	15.137	21.414	
<i>Summe betriebliche Erträge</i>		<i>199.788</i>	<i>260.531</i>	<i>353.427</i>	
Aufwendungen					
Materialaufwand		31.834	47.308	60.077	
- dar.: Aufwand Treib- und Schmierstoffe		31.210	41.158	58.698	
Personalaufwand (ohne nicht entlohnte, familieneigene Arbeit)		34.138	57.235	65.788	
Abschreibungen		13.601	15.434	24.498	
Sonst. betriebliche Aufwendungen		37.835	53.718	88.750	
<i>Summe betriebliche Aufwendungen</i>		<i>117.407</i>	<i>173.694</i>	<i>239.114</i>	
Betriebsergebnis und Gewinn					
Betriebsergebnis		82.381	86.836	114.313	
Gewinn		79.918	81.837	108.838	
Gewinn - sonstige Erträge		66.665	66.700	87.424	
Wertschöpfung, Vorleistungen					
Wertschöpfung = Personalaufwand + Gewinn (ohne sonstige Erträge)		100.803	123.935	153.212	
Vorleistungen (Material, Abschreibungen, sonst. betriebl. Aufwendungen)		83.270	116.460	173.325	
Ditzum/Pogum					
Anzahl Kutter		0	0	6	6
Summe Umsatz (nur Umsatzerlöse)		-	-	1.992.078	1.992.078
Summe Wertschöpfung		-	-	919.272	919.272
Summe Vorleistungen				1.039.950	1.039.950
Greetsiel					
Anzahl Kutter		6	12	5	23
Summe Umsatz (nur Umsatzerlöse)		1.119.210	2.944.728	1.660.065	5.724.003
Summe Wertschöpfung		604.818	1.487.220	766.060	2.858.098
Summe Vorleistungen		499.620	1.397.520	866.625	2.763.765

Tabelle 18: Kalkulation von Umsatz und Wertschöpfung der Krabbenfischerei in Ditzum und Greetsiel auf Basis der Buchführungsergebnisse des Testbetriebsnetzes 2008 (in Euro)

Datenquelle: Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2009): Wirtschaftliche Lage der Kleinen Hochsee- und Küstenfischerei; Buchführungsergebnisse der Testbetriebe 2008

Nach Zinsen und Steuern wurde im Schnitt über alle Größenklassen ein Jahresgewinn von 90.523 Euro pro Krabbenkutter ermittelt. Anzumerken ist allerdings, dass 2008 ein überdurchschnittlich gutes Jahr für die Krabbenfischerei war, in Bezug auf den Gewinn das Beste seit 1999.

Im Schnitt waren 2,5 Personen pro Kutter beschäftigt, darunter eine nicht entlohnte, familien-eigene Arbeitskraft (deren Arbeit also aus dem Gewinn entgolten wird).

In einer vereinfachenden Betrachtung kann die Wertschöpfung pro Kutter als Differenz aus Produktionswert und Vorleistungen mit der Summe aus Personalaufwand und Gewinnen gleich gesetzt werden. Für 29 Krabbenkutter aus Ditzum und Greetsiel ergäbe sich somit eine Wertschöpfung von insgesamt 3,8 Mio. Euro, die direkt durch die Fischerei entsteht. Für jeden abwandernden Kutter ist also entsprechend mit einem örtlichen Wertschöpfungsverlust von zwischen 100.000 Euro und 153.000 Euro – je nach Größe des Kutters – zu rechnen. Dies gilt zumindest, wenn die Fischer auch gleichzeitig ihren Wohn- bzw. Betriebssitz verlegen.

Bei der Betrachtung von regionalen Wertschöpfungsketten ist weiterhin zu bedenken, dass ein bedeutender Teil der Vorleistungen in Höhe von insgesamt 3,8 Mio. Euro vermutlich aus der Region bezogen wird, wodurch ebenfalls Wertschöpfung entsteht, die an dieser Stelle aber nicht beziffert werden kann. Auch hier ist für den Fall eines Abzugs mit einem weitgehenden Wegfall der Wertschöpfung für die Region zu rechnen.

Auch in den nachgelagerten Wirtschaftsbereichen entsteht Wertschöpfung: Zumeist werden in der deutschen Krabbenfischerei die weiteren Bearbeitungsschritte Sieben, Wiegen und Konservieren von den Erstabnehmern durchgeführt, was dem Vernehmen nach von Großabnehmern mit einem Betrag in der Größenordnung von etwa 30 Ct. pro Kilogramm Krabben vergütet wird. Bei rund 2.750 Tonnen Anlandungen von Krabben in Ditzum und Greetsiel (2006; letzte veröffentlichte Zahlen) ergibt sich dadurch ein Umsatz von 825.000 Euro bei unbekanntem Wertschöpfungsanteil.

Dieser Schritt der Wertschöpfung geht nicht zwingend und unmittelbar bei einer Abwanderung der Kutter verloren: So liefern bereits heute Krabbenfischer von anderen Standorten an den Greetsieler Krabbengroßhändler ab, zudem holt er die Fänge von den für ihn fischenden Kuttern auch in anderen Anlandehäfen ab, bis hin nach Sylt. Grundsätzlich könnten also die ersten Verarbeitungsschritte weiterhin in Ditzum und Greetsiel stattfinden. Allerdings dürfte dies auf die Dauer unwirtschaftlich werden, wenn der Schwerpunkt der Anlandungen in Hooksiel oder anderen entfernten Häfen erfolgt. Aus den Krabbenhandelsbetrieben in Ditzum und Greetsiel ist entsprechend zu hören, dass für den Fall der Abwanderung der Fischer mit einer Verlegung des Siebens näher an den Ort der Anlandungen erwogen wird. Damit ginge auch diese Wertschöpfung den jetzigen Standorten verloren.

Der regional führende Krabbenvermarkter in Greetsiel führt nicht nur das Sieben etc. durch, sondern bereitet die Krabben zusätzlich für das Entschälen vor, verpackt sie und organisiert selber die Entschälung, überwiegend in Marokko und Polen (Transport und Entschälung erfolgen aber durch andere Unternehmen). Dadurch entsteht weitere Wertschöpfung in der Region, die hier ebenfalls nicht beziffert werden kann. Ob auch diese der Region in weiterer Folge verloren ginge, kann hier nicht beurteilt werden, ist aber nicht auszuschließen.

Die gepulsten Krabben bekommt der Großhändler aus Greetsiel wieder zurück und vermarktet sie in seinen Imbiss- und Gastronomiebetrieben, an Verarbeitungsbetriebe, Gastronomie und an andere Großhändler. In ähnlicher Weise bekommt der Krabbenhändler aus Ditzum gepulste Krabben vom Großabnehmer zurück, die er dann vermarktet.

Ein, allerdings kleiner, Anteil an den Krabben (maximal 5 %) wird ungepult, d.h. auch ohne den Umweg über das Ausland, vermarktet. Hierbei dürfte pro Gewicht die höchste Wertschöpfung vor Ort zu erzielen sein. Ökonomisch ist dieser Anteil selber weniger bedeutend, aus Ditzum wurde aber berichtet, dass diese ungepulten Krabben ein Leitprodukt seien; um diese frisch und zu günstigen Preisen zu kaufen, kommen Kunden aus der weiteren Region und kaufen dann vom Händler aus anderen Regionen zugekaufte Fischwaren gleichzeitig mit.

Rein theoretisch wäre die Wertschöpfung aus der Vermarktung auch mit Krabben zu erzielen, welche die bei den Krabbenhandelsfirmen abliefernden Kutter anderswo angelandet haben, oder gar mit ausschließlich am Markt eingekaufter Ware. In der Praxis ist das aber wohl nicht so:

- der Standortvorteil der Erstabnehmer durch die örtliche Präsenz fällt weg, es stellt sich die Frage, ob die Fischer dauerhaft bei den Abnehmern ihrer Herkunftsorte bleiben oder Verträge mit lokalen Abnehmern ihrer neuen Anlandeorte schließen. Ohne eine ausreichende Zahl von abliefernden Kuttern sinkt die Liefersicherheit, die gewerbliche Abnehmer schätzen;
- für einen bloßen Zwischenhandel mit am Markt eingekaufter Ware gibt es wenig Grund, aus Kostengründen könnten Abnehmer versuchen, diese Stufe des Handels zu überspringen und direkt von den vorgelagerten Großhändlern zu beziehen;
- der Umsatz mit Endverbrauchern, die bisher von den Argumenten der frischen Anlandung vor Ort und dem „Leitprodukt“ ungepulte Krabbe angezogen wurden, könnte einbrechen (selbst wenn die Krabben noch immer frisch z. B. in Hooksiel angelandet wurden).

Insbesondere im Geschäft mit Endverbrauchern, möglicherweise auch mit dem Einzelhandel und der Gastronomie der weiteren Region, wären dann nicht nur Einbrüche beim Verkauf von Krabben, sondern auch sonstiger (nicht in Ditzum bzw. Greetsiel angelandeter) Fischprodukte zu erwarten.

Zwar ließen sich an beiden Orten mit Sicherheit auch ohne Kutter besonders gut Fische und Krabben verkaufen – wozu allein der Hafen und der regionaltypische Charakter dieser Produkte beitragen –, doch ist ohne Kutter ebenso sicher mit einem gewissen Rückgang entsprechender Umsätze zu rechnen, weil die Assoziationen mit Frische und Anlandung vor Ort fehlen. Rückgänge in der Vermarktung an Touristen sind bei den direkten Effekten im Abschnitt 6 berechnet. Zusätzlich können die oben erläuterten Mechanismen auch noch zu Rückgängen im Geschäft mit nicht-touristischen Abnehmern führen, insbesondere wenn, wie im Szenario „Ditzum 2“ angenommen, der dortige Fischhandel / Fischgastronomie schließen müsste. Diese Wirkungen können hier nicht beziffert werden.

8 Maßnahmenvorschläge

Die hier dargestellten Maßnahmenvorschläge sind nicht Gegenstand des eigentlichen Gutachtens (Effektanalyse). Aus den verschiedenen im Rahmen des Gutachtens gewonnenen Erkenntnissen zur Beschaffenheit der touristischen Nachfrage und Wirksamkeit von Attraktionsfaktoren lassen sich jedoch mögliche Kompensationsansätze ableiten. Bei den einzelnen Vorschlägen im weiteren Verlauf dieses Abschnitts handelt es sich überwiegend um eine Konkretisierung solcher Kompensationsansätze. Die Vorschläge selber sind dabei nur als Beispiele zu betrachten, die in der Regel einer weiteren Prüfung und Ausgestaltung durch entsprechende Fachgutachter bedürfen, etwa aus den Bereichen Orts- und Hafenentwicklung, Schifffahrt, Museumsbetrieb, Regionalgeschichte etc.

Die Maßnahmenvorschläge richten sich vor allem auf den Bereich der touristischen Entwicklung. Andere strategische Wege (z. B. Industrieansiedlung, Wohnflächen) werden hier nicht diskutiert, stehen aber grundsätzlich natürlich ebenfalls offen.

8.1 Kompensationsmaßnahmen bei Eintreten der Szenarien oder zur Minderung der Folgen

Innenkommunikation

Ein wesentlicher Faktor, sowohl nach Eintritt der Szenarien als auch bereits heute, ist eine gezielte Innenkommunikation an die Vermieter, Gastwirte, Gewerbetreibenden und Einwohner der Orte. Tourismus ist ein Informationsgeschäft, und Touristen lassen sich bei der Destinationsentscheidung sowohl für Urlaubs- als auch für Tagesausflugsziele von vorhergehender (Image-) Kommunikation leiten. Der persönlichen Kommunikation kommt dabei besondere Bedeutung zu. Besteht diese Kommunikation aus „schlechten Nachrichten“ (z. B. darüber, dass die Attraktivität der Orte bei Abzug der Kutter deutlich sinkt etwa im Stil von „Hier geht bald alles den Bach runter“), so wird diese Kommunikation, ob aus individueller Perspektive gerechtfertigt oder nicht, bei möglichen Besuchern eine deutliche Wahrnehmungsver schlechterung hervorrufen und allein aufgrund dessen einen Rückgang der Besucherzahlen provozieren. Darüber sollten sich alle möglichen Absender solcher Botschaften im Klaren sein. Die Gemeinden sollten daher darauf hinwirken, solche Botschaften entsprechend zu kanalisieren.

Bewerbung des Authentischen, Ursprünglichen

Ganz grundsätzlich haben die Befragungen ergeben, dass die Besucher nach gewachsenen Hafenstrukturen, nach dem Echten und Authentischen suchen. Bei allen Kompensationsmaßnahmen sollte zunächst darauf geachtet werden, dass sie dieses Erscheinungsbild der Häfen nicht beeinträchtigen.

Leitthemen der Selbstdarstellung und touristischen Vermarktung

Auch in Bezug auf die Fischerei zeigen die Ergebnisse, dass diese insbesondere als Teil des ursprünglichen Angebots geschätzt wird und, dass die Besucher das sehen wollen, was immer schon am Ort existierte und nicht speziell für die Touristen eingerichtet wurde.

Im Falle eines Abzugs der Kutter stellt sich für Ditzum und Greetsiel die Frage,

- ob man weiterhin auf die Fischerei als zentralen Punkt der touristischen Vermarktung und die Selbstdarstellung als „Fischerdorf“ setzen und nach Alternativen suchen soll, wie dieses ohne gewerbliche Kutter möglich ist, oder aber

- andere Elemente des ursprünglichen Angebots besser in Wert setzt als derzeit.

Die Analysen im Bericht OZ1 haben ergeben, dass andere Elemente des ursprünglichen Angebots wie Ortsbild und Natur bereits genutzt werden und, dass kaum Alternativen im ursprünglichen Angebot zur Verfügung stehen, die sich in gleicher Weise wie die aktive Fischerei im Zusammenhang mit dem Ortsbild für den Tourismus nutzen ließen. Dennoch sollte nach entsprechenden Anknüpfungspunkten gesucht werden.

Vermutlich dürfte eine optimale Lösung für Ditzum und Greetsiel darin liegen, die gut eingeführte Thematisierung der Fischerei in der touristischen Vermarktung so weit wie möglich beizubehalten, sie aber stärker um andere Elemente zu ergänzen.

Belebung des Hafens

Sehr deutlich hat die Studie ergeben, dass einerseits Fischkutter ohne einen attraktiven Hafen nur wenig Anziehung ausüben, dass sie aber andererseits bestens geeignet sind, einen schön gelegenen Hafen zu beleben, der sonst für sich alleine auch nur eine begrenzte Attraktion darstellt. In den Referenzorten wurden unterschiedliche Ansätze vorgefunden, wie dieser Problematik begegnet wird, vielleicht mit Ausnahme von Tönning wurde die Zugkraft von aktiven Krabbenkuttern dabei aber nicht erreicht.

Im Bereich der Hafennutzung und Belebung des Hafens ergeben sich für die beiden Orte eine Reihe von prüfbareren Möglichkeiten.

Unter dem Gesichtspunkt der Minderung könnte in Greetsiel für den Fall, dass nicht alle Fischer geschlossen beschließen, den Standort zu verlassen, versucht werden, gezielt solche Kutter für ein Verbleiben zu gewinnen, die für Touristen besonders sichtbar sind (also vornehmlich Tagesfischerei vom Heimathafen aus betreiben). Gleichzeitig sollte aber auch darauf geachtet werden, dass dies Kutter mit Zukunftsperspektive sind, da sich andernfalls die Probleme nur etwas herauszögern ließen.

Wenn die im Haupterwerb betriebenen Kutter abziehen, wäre zunächst zu prüfen, ob noch Kutter im Nebenerwerb betrieben werden können, etwa von Fischern im Ruhestand; einen solchen Kutter gibt es bereits in Ditzum. Wenn solche Kutter Tagesfischerei betreiben, zu sichtbaren Zeiten ein- und auslaufen und vielleicht die Fänge noch gleich im Hafen vermarktet werden, so könnten sie deutliche Attraktivität ausüben, zumal sie im Grunde „echte“ Kutter wären. Der Betrieb solcher Kutter könnte ggf. von Vereinen oder anderen Organisationen unterstützt werden, vielleicht ließen sich mehrere alte Fischer finden, die einen solchen Kutter abwechselnd fahren. Auch eine Kombination mit Mitfahrmöglichkeiten könnte geprüft werden.

Weniger authentisch, aber noch immer interessant sind auch Hobbykutter. Einige dieser Fahrzeuge sind im Erscheinungsbild an Baumkurrenkutter angelehnt und verfügen über weitgehend komplette Einrichtungen für Fang und Kochen von Krabben. Natürlich sind die gesetzlichen Grenzen der Hobbyfischerei bei dieser Option zu beachten.

Für Greetsiel hat die Besucherbefragung ergeben, dass die Fischerei dort eine gewisse Kulissen-Funktion hat; für 69 % der Befragten gehören hier historische Kutter zu einem attraktiven Hafen, kaum mehr, nämlich 71 %, nannten gewerbliche Kutter mit echtem Fischereibetrieb. Derzeit liegt in Greetsiel aber nur ein historischer Krabbenkutter. In der momentanen Situation mit zumeist ausreichend Kuttern im Hafen würden weitere Museumskutter vermutlich wenig bewirken, im Falle eines Abzugs könnte durch eine kleine Zahl weiterer Museumskutter jedoch sicherlich eine gewisse Kompensation geschaffen werden, zumindest soweit es das Ortsbild angeht.

Eine Möglichkeit zur Belebung des Hafens außerhalb der Fischerei liegt in der Präsentation anderer historischer Hafennutzungen (Handelshafen, Verladung von Ziegeln, etc.). Da solche Nutzungen allerdings seit Langem nicht mehr erfolgen, müssten alle Maßnahmen speziell für

den Tourismus gestaltet werden, was den Besuchern sicher nicht verborgen bliebe. Es handelt sich somit auch eher um abgeleitete Angebote, teilweise könnten aber historische Gebäude und Einrichtungen, die mit den Nutzungen verbunden waren, integriert werden.

Alternativ könnten auch andere Traditionsschiffe in den Hafen gelegt werden, etwa holländische Plattbodenboote (Tjalken). Damit würde zumindest das Panorama gewahrt, wenn auch die für Touristen besonders attraktive Authentizität kaum gewährleistet werden kann.

Eine deutliche Attraktivitätssteigerung könnten die Museumsschiffe durch eine gezielte und aktive Inszenierung erfahren. Dabei kommt es darauf an, die Schiffe nicht einfach im Hafen liegen zu haben, sondern sie auch während der Liegezeiten zu „bespielen“ und entsprechende Aktivitäten sichtbar zu machen. So liegt in Greetsiel der derzeitige Museumskutter „Ems“ im Wesentlichen an der Kaimauer, er wird nicht gefahren und kann nicht betreten werden. Hier besteht vermutlich noch ein gewisses Ausbaupotenzial hinsichtlich der Art von Einsatz und Präsentation dieses oder anderer historischer Kutter (siehe auch Abschnitt 8.2).

Für Ditzum könnte dieser Ansatz in konsequenter Weise verfolgt werden. Die seit 1928 hier ansässige Bültjer Werft hat sich auf den Bau und die Reparatur von Holzbooten und -kuttern spezialisiert. Die Arbeit mit und an solchen Booten ist touristisch sehr attraktiv, derzeit aber kaum zu sehen. Hier könnte darüber nachgedacht werden, in entfernter Analogie z. B. zur Museumswerft in Flensburg in Zusammenarbeit mit der Bültjerwerft eine direkt erlebbare Holzschiffswerft zu installieren bzw. die existierende Werft erlebbarer zu gestalten. Damit könnten sowohl die Wasser- als auch die Landflächen im Hafen neu genutzt werden. Eine eigene Museumswerft dürfte selbstverständlich keine Konkurrenz zur bestehenden Werft darstellen, würde aber durch die dann unmittelbar benachbarte gewerbliche Werft erheblich an Authentizität gewinnen. Für Investitions- und Betreiberkonzepte lassen sich vermutlich, neben der schon genannten Flensburger Museumswerft, weitere Beispiele finden.

Die Besucherbefragung hat die Bedeutung der Fähre Ditzum-Petkum belegt, sowohl als Verkehrsmittel zur Erreichung des Ortes als auch als Attraktion des Ortes und Hafens. Auch in Greetsiel tragen Ausflugsschiffe zur Belebung des Hafens bei (MS Gretchen, MS Wappen von Norderney), gleiches konnte an Referenzorten beobachtet werden (z. B. in Dangast). Im Falle eines Abzugs von Fischkuttern wäre es wichtig, bestehende Angebote von Fähren und Ausflugsschiffen (einschließlich der zeitweise betriebenen Fährverbindung von Ditzum nach Delfzijl) aufrecht zu erhalten und diese nach Möglichkeit weiter auszubauen. Ein Rückgang der touristischen Attraktivität der Orte durch Abzug der Kutter könnte allerdings die Wirtschaftlichkeit solcher Angebote gefährden.

Für den Fall des Abzugs der Kutterflotte ist davon auszugehen, dass größere Hafenflächen verfügbar sind, weil sie nicht mehr als Liegeplätze für die Kutter benötigt werden. Für beide Orte wäre eine Ausweitung der Sportbootliegeplätze mit entsprechender Hafeninfrastruktur denkbar, wenn auch in Ditzum aufgrund der beengten Platzverhältnisse nur in geringem Umfang. Ein solcher Ansatz wäre zwar relativ leicht zu realisieren, gäbe aber ein weitgehend austauschbares Bild ab und würde zumindest in Greetsiel kaum der Forderung nach einem pittoresken Hafenpanorama gerecht.

Ortsbildentwicklung und Einbindung des Hafens

Im Bereich der Ortsbildentwicklung hat die Studie deutlich die Bedeutung des in eine attraktive Ortslage eingebetteten Hafens herausgearbeitet. Die qualitative Befragung, die Besucherbefragung sowie die Untersuchung von Referenzorten haben die Bedeutung stadtplanerischer und architektonischer Aspekte belegt. Insbesondere bevorzugen die Besucher einen gewachsenen Hafen in einem Ensemble historischer oder landschaftstypischer Gebäude. Die Gestaltung des Hafens hat dabei allerdings auch stets Aspekte von Hochwasser- und Küstenschutz zu beachten.

Grundsätzlich ist diese Problematik an den beiden Ausgangsorten gut gelöst: In Greetsiel ist der Hafen unmittelbar von entsprechenden Gebäuden eingerahmt. Durch den Bau des „Leyhörns“ und die Vordeichung wurde es sogar möglich, Schutzstrukturen im Hafen zu verringern und somit Barrieren zwischen Hafen und umgebender Bebauung abzubauen. Durch die veränderte Anbindung des Hafens über die Schleuse wurde gleichzeitig der Hafen von den Gezeiten und vom offenen Meer abgekoppelt, was von einem befragten Einheimischen als nicht unproblematisch im Sinne der Bewahrung der Authentizität dargestellt wurde.

In Greetsiel kann durch den Erhalt des heutigen Panoramas, aber auch durch gezielte Weiterentwicklung im Bereich binnenlands des Sieltors in eine positive Richtung gearbeitet werden. So wird im Ort beispielsweise eine Wiederherstellung der ehemaligen Holzbrücke („Donnerbrücke“) im Verlauf der Mühlenstraße diskutiert. Eine weitere Maßnahme wäre die Belegung der Wasserfläche zwischen Mühlenstraße und Sieltor oder auch der weiter binnenlands gelegenen Kanäle nach Pilsaum und Eilsaum. Dadurch könnten die Kanäle wieder bis zum Sieltor oder sogar bis in den Greetsieler Hafen befahrbar gemacht werden.

In Ditzum konnte auf eine vergleichsweise hohe Eindeichung des Hafens nicht verzichtet werden. Wenngleich die gefundene Lösung aus touristischer wie aus fischereilicher Sicht sicherlich deutlich günstiger ist als etwa in Jemgum, so besteht doch eine gewisse Abtrennung des Hafens vom Ort. Hier könnte versucht werden, durch architektonische Maßnahmen unter Berücksichtigung des Küstenschutzes die optische und physische Barrierewirkung der Schutzstrukturen zu reduzieren. Dies gilt erst recht für einen möglichen weiteren Ausbau von Schutzstrukturen: Dieser sollte von vornherein so geplant werden, dass er den Hafen optisch möglichst wenig von der umgebenden Bebauung abschneidet.

Nur ganz am Rande sei angemerkt, dass unter diesem Gesichtspunkt die Situation mit dem vorgelagerten Deich im Referenzort Jemgum möglicherweise auch Potenziale aufweist: Sollte dort der Hafen in seiner ursprünglichen Lage wiederhergestellt werden und der Hochwasserschutz durch eine irgendwie geartete Torkonstruktion zu gewährleisten sein, wäre hier eine praktisch barrierefreie Einbindung des Hafens in die historische Bebauung möglich. Welche technischen Möglichkeiten es dazu gibt und vor allem welche Kosten diese aufwerfen würden, kann hier allerdings nicht beurteilt werden; vermutlich dürften sich die Kosten nur bei einer intensiven touristischen oder sonstigen gewerblichen Nutzung tragen.

Erschließung neuer Gästeschichten und Etablierung anderer Attraktionen

Ein weiterer, allerdings reichlich unkonkreter Ansatz, wäre die „Erschließung neuer Gästeschichten“, zum Beispiel in den Segmenten Gesundheitstourismus, Tagungstourismus (MICE, etwa durch die Etablierung besonderer Tagungsorte). Hier sind allerdings momentan keine konkreten komparativen Vorteile der beiden Orte sichtbar, die ein solches Segment leicht erschließbar erscheinen lassen; die fehlende Bahnanbindung wäre im Gegenteil ein Hindernis.

Erfolg versprechender erscheint in dieser Hinsicht die Verfolgung des Weges, der in Greetsiel mit der Planung des Ferienparks mit Hotel, Tagungsmöglichkeiten, Ferienhäusern und Zweitwohnsitzen eingeschlagen wird. Die Etablierung eigenständiger Frequenzgenerierer im Bereich des Übernachtungstourismus ist allerdings nicht beliebig multiplizierbar, der Wettbewerb zwischen verschiedenen Standorten ist groß. Und in allen Fällen sollte darauf geachtet werden, dass solche Projekte nicht die „Idylle“ und den gewachsenen Charakter des Hafens und seiner Einbettung in den Ortskern beeinträchtigen.

Ein weiterer Ansatz ist die Etablierung frequenzgenerierender Freizeitattraktionen, etwa aus den Bereichen Natur oder Schifffahrt. Der oben skizzierte Ansatz einer Museumswerft für Ditzum zielt in diese Richtung.

8.2 Weitere Maßnahmen, die den Gemeinden unabhängig vom eigentlichen Gutachtenergebnis (Eintritt der Szenarien) empfohlen werden können

Im Verlauf der Analyse wurde eine Reihe fischereibezogener Attraktivitätsfaktoren deutlich. Diese könnten weiter entwickelt werden, insbesondere, wenn aktive Fischkutter vor Ort verbleiben, einige auch unabhängig davon.

Die qualitative Befragung wie auch die Besucherbefragung haben gezeigt, dass ein starkes Interesse besteht, auf Kuttern mitzufahren. Am liebsten wäre den Befragten die Mitfahrt auf einem „echten“ gewerblichen Kutter bei einem „echten“ Fangeinsatz. Dieses ist grundsätzlich nicht zulässig, insbesondere aufgrund von Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft. Zulässig sind in der Regel

- die Mitfahrt auf einem gewerblichen Kutter ohne Fangeinsatz, nur Schaufischen mit einem kleinen Netz wird zugelassen. Der Kutter bedarf dafür einer speziellen Genehmigung, die in der Regel für maximal 12 Passagiere erteilt wird. Dieses wirft dann Fragen der Wirtschaftlichkeit auf;
- die Mitfahrt auf einem historischen Kutter, der aus der Fischerei herausgenommen wurde und eine Zulassung für den Passagiertransport hat.

In Greetsiel existierte in der Vergangenheit ein entsprechendes Angebot auf einem historischen Heringslogger, in Ditzum bietet der Kutter „Heike“ solche Fahrten an, auch zu naturkundlichen Ausflügen. Wenngleich es einige Schwierigkeiten gibt, ein solches Angebot in Greetsiel wieder ins Leben zu rufen (Wirtschaftlichkeit angesichts des Saisonbetriebs, geeignete Betreiber, lange Fahrtdauer wegen der Schleuse, etc.), wäre dieses doch in der gegenwärtigen Situation eine zusätzliche Attraktion, im Falle eines Abzugs der Fischerei auch eine gewisse Kompensation, würde so doch die Anwesenheit historischer Kutter (Kulisse) mit beobachtbarer bzw. miterlebbarer Aktivität verbunden sein. Angesichts der Umfrageergebnisse sollte darauf geachtet werden, das Angebot so authentisch wie möglich zu gestalten („echter“ Kutter aus Greetsiel, gefahren von einem „echten“ ehemaligen Fischer, der Geschichten aus der Fischerei erzählen kann – was auch den Wunsch nach Kontakt zu Fischern befriedigen könnte).

Alle Befragungen ergaben, dass Interesse am Kauf frischer Krabben und Fische besteht, in der qualitativen Befragung wurde geäußert, es sei „toll für die Kinder, wenn die mal den ganzen kompletten Ablauf sehen, vom Einlaufen, Abladen bis zum Abtransport oder zur Zubereitung der Fische, wenn es da vielleicht direkt eine Bude oder Räucherei gibt!“. Hier sind durchaus erweiterte Angebote möglich. So gibt es in Büsum das „Museum am Meer“ mit den Schwerpunkten Küstenfischerei und Fremdenverkehr. Es ist in einem Gebäude mit einer modernen Krabbensiebanlage untergebracht, durch Fenster kann man aus dem Museum das Sieben der Krabben beobachten. Solange in Ditzum und Greetsiel noch Krabben gesiebt werden, könnten entsprechende Angebote möglicherweise eingerichtet werden.

Der für Touristen attraktive „Verkauf über die Bordwand“ wird momentan weder in Ditzum noch in Greetsiel praktiziert. Gründe sind strenge Auflagen, die ohnehin hohe Arbeitsbelastung der Fischer, begrenzter Ertrag und die Vermeidung von Konkurrenz mit den Krabbenvermarktern. Dennoch wäre es denkbar, in der Saison ein solches Angebot in Ditzum und Greetsiel einzuführen. An anderen Orten, insbesondere an der Ostsee, hat sich auch der Verkauf von Fischprodukten von aktiven oder außer Dienst gestellten Kuttern bewährt, ebenso „Räucherkutter“, auf denen Fische geräuchert (manchmal auch nur noch einmal in den Rauch gehängt) und verkauft werden. Selbst wenn die Fische nicht in den Orten angelandet wurden, so ist das beobachtbare (und riechbare) Räuchern auch eine Attraktion für

sich und zumindest dieser Schritt der Verarbeitung geschieht vor Ort und ist somit authentisch. Sofern eine Platzierung solcher Angebote auf Schiffen Probleme bereitet (Tidenhub, Emissionen), können sie auch im unmittelbaren Umfeld des Hafens angesiedelt werden.

Kurse und Wettbewerbe im Krabbenpulen stoßen in Tönning auf einiges Interesse und bringen das Thema „Krabbenfischerei“ wieder in den von den Krabbenkuttern verlassenem Hafen. Von einzelnen Angeboten dieser Art wurde auch aus Greetsiel berichtet, möglicherweise gibt es an beiden Untersuchungsorten aber noch Ausbaupotenzial.

Der Fang von Krabben mit dem Schiebehamen oder mit Reusen, die mit Kreiern (Schlickschlitten) aufgesucht werden, könnte einige Touristen sicherlich interessieren und ihnen ein aktives Erleben alter Fischereitechniken ermöglichen. Angesichts der Degradierung von Fangplätzen vor Ditzum und teilweise auch vor Greetsiel müssten allerdings geeignete Plätze dafür gesucht werden, die einfach und sicher zu erreichen sind. Zudem ist eine Beachtung von Vorschriften des Naturschutzes unumgänglich.

In beiden Orten gibt es derzeit kein Angebot an Hochseeangeltouren, obwohl solche Angebote an der Ostseeküste zum Teil recht zahlreich angeboten werden (z. B. in Heiligenhafen mit 15 Schiffen oder Fehmarn mit 4 Schiffen). Hierbei handelt es sich in der Regel um speziell umgebaute Kutter, die dann für Gruppen oder Einzelpersonen im Rahmen von Tages- oder Mehrtagesfahrten zur Verfügung stehen. Die Fahrpreise bewegen sich typischerweise zwischen 30 Euro pro Person und Tag (Eintagesfahrt) und 75 Euro pro Person und Tag (Mehrtagesfahrten), die Angebote stellen einen erheblichen Wirtschaftsfaktor dar und tragen gleichzeitig zur Belebung der Häfen bei. An der Nordsee und speziell in Ditzum und Greetsiel sind die Standortfaktoren weniger günstig als vielfach an der Ostsee: Von beiden Orten dauert die Anfahrt zu geeigneten Angelgebieten relativ lang, insgesamt kam es in der Region in den vergangenen Jahren zu einer eher negativen Entwicklung sowohl bei der Nachfrage nach Angeltouren als auch bei den erreichbaren Fischbeständen, was zur Aufgabe einiger Angebote führte. Grundsätzlich besteht in diesem Bereich aber weiterhin eine Nachfrage, es sollte geprüft werden, ob diese in wirtschaftlicher Weise genutzt werden kann.

In beiden Orten ist heute hinsichtlich der Kutterflotte eine weitgehende Intransparenz gegeben: Der Besucher erfährt weder, welche Kutter im Hafen zu sehen sind, noch wann welches Schiff zurück erwartet wird. Hier kann voraussichtlich durch einfache Informationstafeln oder Ähnliches eine erhebliche Attraktivitätssteigerung erreicht werden, indem Besucher darauf hingewiesen werden, dass es sich lohnt, bis zu einer ungefähr angegebenen Uhrzeit zu warten, um das Einlaufen eines Kutters zu beobachten.

Ein ebenfalls relativ leicht realisierbarer Ansatz ist die Generierung fischereibezogener Veranstaltungen. Zwar werden bereits heute Hafenfeste, in Greetsiel mit dem Charakter von Großevents, veranstaltet. Eine Ergänzung durch kleinere, aber authentischere Veranstaltungen kann hier ein gutes Komplementärangebot schaffen und für Besucherfrequenz sorgen. Das durch punktuelle Veranstaltungen erreichbare Besuchervolumen ist begrenzt, diese Veranstaltungen können aber erheblich zur Imagebildung beitragen. Dass auch historisierende Veranstaltungen erfolgreich sein können, zeigen zum Beispiel die „Sülfmeistertage“ in Lüneburg.