



Lokale Aktionsgruppe  
**fläminghave** e.V.



EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes  
„Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete“



LEADER



LAND  
BRANDENBURG

Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt-  
und Klimaschutz

**inspektour**

TOURISMUS- UND REGIONALENTWICKLUNG

# Konzept zur Förderung und zum Ausbau der touristischen E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg

Abschlussbericht

# Konzept zur Förderung und zum Ausbau der touristischen E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg

## **AUFTRAGGEBER:**

LAG Fläming-Havel e.V.

Regionalbüro

Friedrich-Ebert-Straße 24

14827 Wiesenburg/Mark

## **AUFTRAGNEHMER:**

inspektour GmbH

Tourismus- und Regionalentwicklung

Osterstraße 124

20255 Hamburg

Stand: Dezember 2024

*Alle Bestandteile dieses Dokuments sind urheberrechtlich geschützt. Sämtliche Aspekte bezüglich des Datenschutzes finden Berücksichtigung.*

## Executive Summary

Das vorliegende Konzept zur Förderung und zum Ausbau touristischer E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg hat sich zum Ziel gesetzt, zu erörtern, welche Maßnahmen und Arbeitsschritte erforderlich sind, um die E-Mobilität auf dem Wasser im Untersuchungsgebiet zukünftig voranzutreiben.

Zur Beantwortung dieser Fragestellung wurden neben der Aufbereitung und Analyse bereits bestehender Konzepte und Studien sowie der Einbindung gutachterlicher Erfahrungen insbesondere Anregungen und Wünsche relevanter Akteure – wie Kommunen, Marinas und weiteren Beteiligten mit Bezug zur E-Mobilität auf dem Wasser – durch verschiedene Beteiligungsformate in den Prozess integriert. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wurde anschließend ein Konzept entwickelt, welches die gesammelten Informationen und die Bedürfnisse der beteiligten Akteure berücksichtigt.

Das Konzept wurde den relevanten Akteuren im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt und anschließend in einer offenen Diskussion vertieft. Die dabei gewonnenen Anregungen und Hinweise wurden anschließend in das Konzept eingearbeitet. Nun folgt der nächste Schritt: die konkrete Umsetzung des Konzepts. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der praktischen Umsetzung der geplanten Starter-Projekte, wobei eine kontinuierliche Beteiligung weiterhin eine wesentliche Rolle spielt. Die Umsetzung wird in Etappen erfolgen, um eine effektive und nachhaltige Realisierung des Konzeptes sicherzustellen.

<b>Executive Summary</b>	<b>3</b>
<b>A) Einleitung</b>	<b>8</b>
Ausgangslage	9
Projektübersicht	10
Beteiligungen	11
Zentrale Ergebnisse	12
<b>B) Ausgangssituation im Revier</b>	<b>15</b>
Bestandsaufnahme	16
<b>C) Marktentwicklung</b>	<b>30</b>
Trend- und Marktanalyse	31

<b>D) Strategische Ausrichtung</b>	<b>48</b>
Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Profil (SWOT)	49
Leitbild	58
Übergeordnete Ziele	59
Handlungsfelder	60
Unterziele je Handlungsfeld	62
<b>E) Handlungsprogramm</b>	<b>65</b>
Starter-Projekte	66
Maßnahmenideen	90
Fazit und Ausblick	93
<b>Impressum</b>	<b>96</b>
<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>98</b>

Abb. 1	Ablaufplan	10
Abb. 2	Zeitplan	11
Abb. 3	Untersuchungsgebiet	18
Abb. 4	Wasserreviere Brandenburg	19
Abb. 5	Logo „Die Havelseen“	20
Abb. 6	Übersichtskarte „Die Havelseen“	21
Abb. 7	Logo „Flusslandschaft Untere Havelniederung“	23
Abb. 8	Übersichtskarte „Flusslandschaft Untere Havelniederung“	24
Abb. 9	Übersichtskarte Reiseregion Havelland	25
Abb. 10	Online-Befragung	28
Abb. 11	Großer Zernsee Werder (Havel)	31
Abb. 12	Sechs reiseauslösende Trends des Deutschland-Tourismus	33
Abb. 13	Logo „DESTINATION BRAND“	34
Abb. 14	DB 19 – Spontanassoziationen „Havelland“	35
Abb. 15	DB 21 – Gestützte Themeneignung: Spezialthemen „Havelland“	36
Abb. 16	DB 21 – Gestützte Themeneignung: Polaritätsprofil „Havelland“	37
Abb. 17	DB 21 – Gestützte Themeneignung: Konkurrenzanalyse „Sich aktiv im und am Wasser aufhalten“ im „Havelland“	38
Abb. 18	DB 21 – Gestützte Themeneignung: Konkurrenzanalyse „Wassersport ausüben (nicht Segeln)“ im „Havelland“	39
Abb. 19	DB 23 – Images von Reisezielen: Angebot und Infrastruktur „Havelland“	40
Abb. 20	SWOT-Analyse der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg	49
Abb. 21	Zielsystem der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg	56
Abb. 22	Leitbild, Übergeordnete Ziele, Handlungsfelder der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg	61
Abb. 23	Beispielstandorte neue Ladeinfrastruktur im Untersuchungsgebiet	77

A	Ampere	IHK	Industrie- und Handelskammer
AC	alternating current: Wechselstrom	i.w.S.	im weiteren Sinne
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.	km	Kilometer
Ah	Amperestunde	km/h	Kilometer pro Stunde
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau	kVA	kiloVoltAmpere
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr	kW	Kilowatt
BMW	Bayerische Motoren Werke	kWh	Kilowattstunde
BVWW	Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.	LAG	Lokale Aktionsgruppe
BTE	Büro für Tourismus- und Regionalberatung	mind.	mindestens
ca.	circa	mio.	Millionen
DB	DESTINATION BRAND	o.D.	ohne Datum
DBSV	Deutscher Boots- und Schiffbauerverband	PR	Public Relations
DC	Direct Current: Gleichstrom	PV	Photovoltaik
DL-Kette	Dienstleistungs-Kette	SMART	Spezifisch, Messbar, Attraktiv, Realistisch, Terminiert (Zieldefinition)
EBI	European Boating Industry	SUP	Stand-Up Paddle
elektr.	elektrische	SWOT	Strengths (Stärken), Weakness (Schwächen), Opportunities (Chancen), Threats (Risiken)
etc.	et cetera	THG-Quote	Treibhausgasminderungsquote
evtl.	eventuell	u.a.	unter anderem
e.V.	eingetragener Verein	WIN	Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg
FUN	Flusslandschaft Untere Havelniederung	WIR	Wassertourismus Initiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen „Die Havelseen“
ggf.	gegebenenfalls	WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
GLM	Gebäude- und Liegenschaftsmanagement	z.B.	zum Beispiel
GRW	Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“		

# A) EINLEITUNG

### Ausgangslage

Der **LAG Fläming-Havel e.V.** hat sich entschieden, ein **Konzept zur Förderung und zum Ausbau touristischer E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg** auf den Weg zu bringen. Mit diesem soll eine Leitlinie als auch eine Orientierungshilfe für Politik und Stakeholder vor Ort geschaffen werden. Das Ziel bestand darin, ein umfassendes Konzept zu erarbeiten, das die Perspektiven der E-Mobilität mit Booten und Schiffen im Revier analysiert, Entwicklungschancen aufzeigt und geeignete investive sowie nichtinvestive Maßnahmen u.a. zur Förderung ableitet. Ein solches Konzept gibt somit auch Hinweise darauf, wie die Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg mit aktuellen Trends und Herausforderungen im Bereich der E-Mobilität auf dem Wasser erfolgreich umgehen kann.

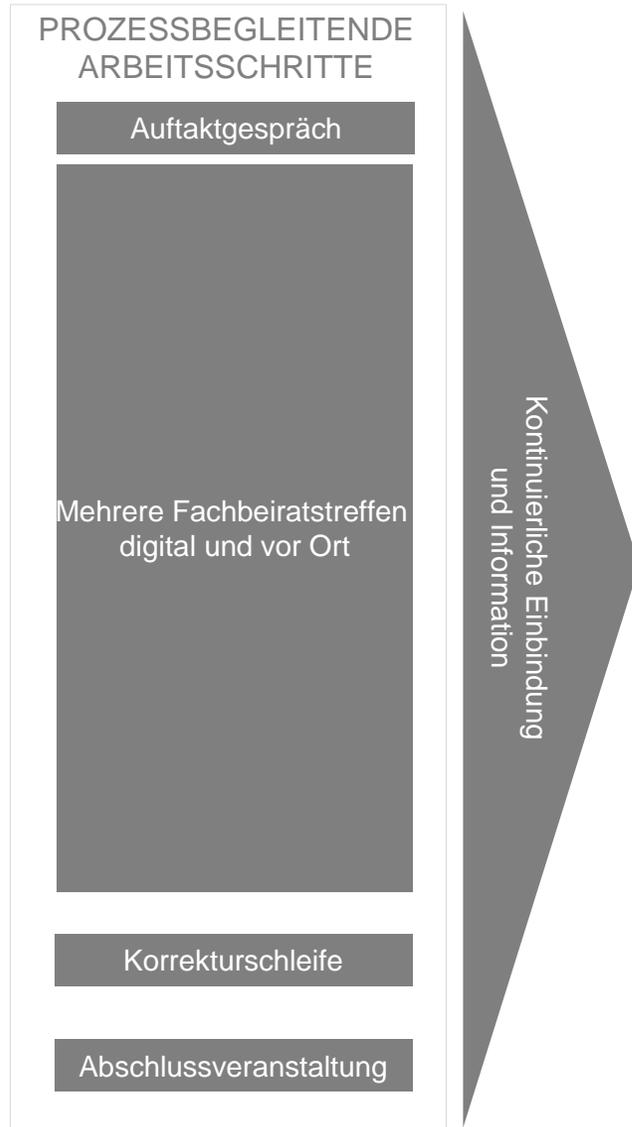
Im Rahmen des Konzeptes wurden verschiedene **Beteiligungsformate** genutzt (Online-Befragungen, Experteninterviews, Workshops). Die Bewertung aus den daraus gewonnenen Erkenntnissen (Bestandsanalyse und Trends) münden in ein zusammenfassendes Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Profil. Darauf aufbauend wurden die strategischen Ziele und Handlungsfelder gemeinsam mit den Akteuren in Workshopformaten abgeleitet. Anschließend erfolgte in enger Zusammenarbeit mit Experten eine Zusammenstellung von möglichen Maßnahmen und Projekten.

Im Ergebnis steht ein bedarfsgerechtes, umsetzungsorientiertes und zukunftsfähiges Konzept zur Förderung und zum Ausbau touristischer E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg.

Das Konzept wurde von dem Projektbüro „inspektour – Tourismus- und Regionalentwicklung“ aus Hamburg erstellt.

*Wir danken allen Beteiligten für Ihr Engagement und die gute Zusammenarbeit und wünschen für die Zukunft weiterhin viel Erfolg!*

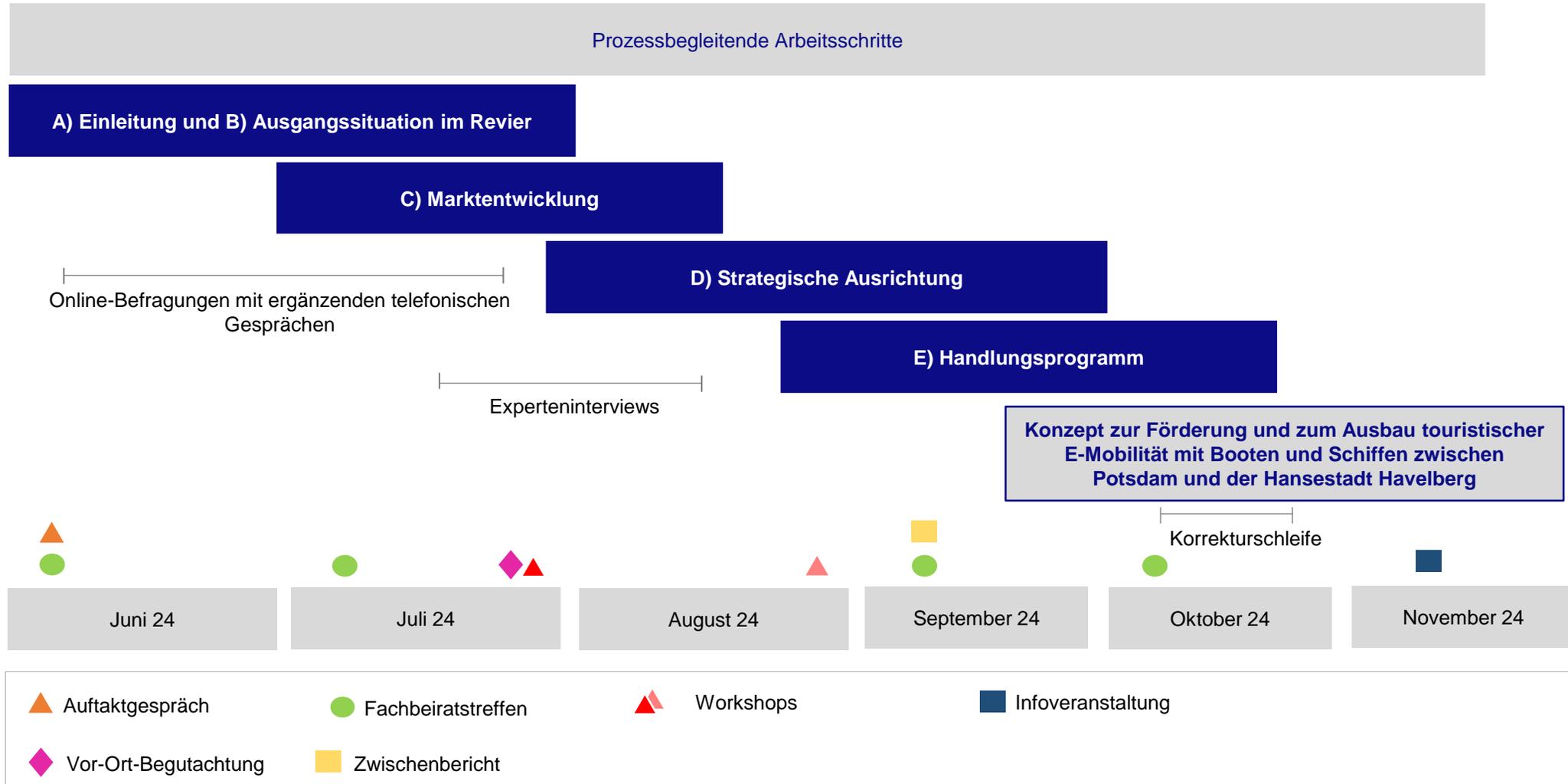
## Projektübersicht: Ablaufplan



**Abb. 1 Ablaufplan**

Quelle: Eigene Darstellung, inspektour GmbH, 2024

## Projektübersicht: Zeitplan



**Abb. 2 Zeitplan**

Quelle: Eigene Darstellung, inspektour GmbH, 2024

### Beteiligungen

Die Entwicklung eines tragfähigen Konzepts zur Förderung der E-Mobilität auf dem Wasser in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg erfordert eine gezielte Einbindung relevanter Akteure. Nur durch die aktive Mitwirkung derjenigen, die direkt oder indirekt von den Ergebnissen betroffen sind, können nachhaltige Maßnahmen entwickelt werden. Ziel ist es, eine transparente, kooperative und vertrauensvolle Zusammenarbeit zu schaffen, die sowohl die Qualität der Ergebnisse als auch deren Akzeptanz erhöht.

Im Rahmen der Erstellung des Konzeptes für die Havelregion wurden verschiedene **Beteiligungsformate** zur Unterstützung genutzt:

- Auftaktveranstaltung
- Regelmäßige Abstimmungstermine mit dem Auftraggeber
- Vier Fachbeiratstreffen (vor Ort und digital)
- Drei Online-Befragung Akteure (u.a. Kommunen, Häfen/Marinas, wasserseitige Infrastruktur, etc.)
- Diverse Expertengespräche (u.a. mit Kommunen, Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V., Tourismusverband Havelland, Ladesäulenanbieter, etc.)
- Zwei Workshops (Strategie, Umsetzung- und Maßnahmen)
- Öffentliche Infoveranstaltung und interaktiver Austausch

### Zentrale Ergebnisse

Für die Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg wurde im Zuge der Konzepterstellung das folgende **Leitbild** als Orientierungshilfe formuliert:

**Unsere Maxime ist es, die Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg zu einem Vorbild für ein emissionsarmes Revier zu entwickeln, indem wir klimafreundliche Mobilität auf dem Wasser flächendeckend ermöglichen und so die Qualität des Naturgenusses steigern.**

Daraus wurden **übergeordnete Ziele** abgeleitet, welche die allgemeine Ausrichtung bestimmen und sicherstellen, dass alle Maßnahmen auf das Erreichen der Hauptziele ausgerichtet sind:

- **Verbesserung der touristischen Infrastruktur im Kontext der natürlichen Fluss- und Seenlandschaft der Havel**
- **Ausbau einer übergreifend kompatiblen E-Ladeinfrastruktur im Revier**
- **Erhöhung der E-Mobilität auf dem Wasser im Revier**
- **Förderung des nachhaltigen, kooperativen Agierens der unterschiedlichen Nutzergruppen**
- **Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutzaspekten**
- **Ausbau der Digitalisierung**
- **Schaffung eines Umsetzungs- und Planungsmanagements**

Die **Handlungsfelder** (HF) sind Themen und Bereiche, in denen das Revier dringende Handlungsbedarfe sieht. Auch für diese wurden Unterziele definiert.

**HF1: Angebot und Infrastruktur**

**HF2: Organisation, Kooperation und Finanzierung**

**HF3: Kommunikation und Marketing**

### Zentrale Ergebnisse

Basierend auf den zuvor definierten Handlungsfeldern und Zielen wurden im Rahmen der strategischen Ausrichtung zur Förderung und zum Ausbau der touristischen E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg drei **Starter-Projekte** definiert. Unter Starter-Projekten sind Schlüsselvorhaben zu verstehen, welche in den nächsten Jahren einen besonders hohen Beitrag zur Zielerreichung des Konzeptes leisten. Die Starter-Projekte sind nicht priorisiert worden und die Reihenfolge sagt nichts über deren Relevanz oder Bearbeitungstiefe aus. Die Starter-Projekte 1 und 2 sind inhaltlich allerdings sehr eng miteinander verbunden.

#### Starter-Projekt 1: **Schaffung eines Umsetzungsmanagements**

#### Starter-Projekt 2: **Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur**

#### Starter-Projekt 3: **Kommunikationsoffensive**

Das vorliegende Konzept zeigt die stetig wachsende Relevanz von E-Mobilität auf dem Wasser. Der Umstieg und die Investition in E-Mobilität bringt diverse Vorteile mit sich, wie u.a. einen erhöhten Beitrag zum Umweltschutz durch geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie verminderte Lärmpegel in den Revieren. Demzufolge bietet E-Mobilität eine nachhaltige Alternative, die sich auch auf die touristische Nutzung positiv auswirkt.

# B) AUSGANGSSITUATION IM REVIER

### Bestandsaufnahme

Die **Bestandsaufnahme** erfasst den Status Quo des Projektgebietes. Im Rahmen des Konzepterstellungsprozesses wurden diverse Analysen und Beteiligungen relevanter Akteure (u.a. Online-Befragung, Workshops, Expertengespräche) durchgeführt. Grundsätzlich ist anzumerken, dass aktuell nur sehr wenige Daten und Statistiken im Bereich E-Mobilität auf dem Wasser für das Projektgebiet zur Verfügung stehen.

Die Sichtung von Konzepten und daraus resultierende Erkenntnisse wurden nicht gesondert ausgewertet, sondern fließen an geeigneter Stelle im gesamten Konzept ein.

#### Auszug vorliegender Konzepte/ Studien/ Karten/ Sekundärquellen

13. Erfahrungsaustausch „Wassertourismus – Charterboottourismus“ in Brandenburg, 2024

ADAC: Positionspapier Wassertourismus in Deutschland nachhaltig voranbringen, 2024

Gutachten zur Klimafolgenanpassung in Brandenburg, BTE, 2024

The future of sustainable onwater propulsion, European Boating Industry, 2023

Electric Summit 2023 in Werder, 2023

Masterplan Freizeitschiffahrt, Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2022

Wasserwanderkarte „Flusslandschaft Untere Havelniederung“, 2021

Wasserwanderkarte „Die Havelseen“, 2021

Gesamtkonzept zur wirtschaftlichen Bedeutung und zu den Perspektiven des Wassertourismus in der WIN-Region, 2020

### E-Mobilität auf dem Wasser - Einführung

Elektromobilität auf dem Wasser bezieht sich auf den Einsatz von elektrischen Antriebsformen für Boote und Schiffe. Diese Technologie stellt eine umweltfreundliche Alternative zu herkömmlichen, mit fossilen Brennstoffen betriebenen Motoren dar und wird sowohl für private als auch gewerbliche Anwendungen immer beliebter. Der elektrische Antrieb kann über verschiedene Systeme wie Batterien, Brennstoffzellen (Wasserstoff) oder hybride Kombinationen aus elektrischen und konventionellen Antrieben realisiert werden.

Elektromobilität auf dem Wasser kann in verschiedenen Bereichen zum Einsatz kommen, wie z.B.:

1. Freizeitboote und Yachten (Sportboote, Segelboote, Hausboote, etc.)
2. Fähren und Passagierschiffe
3. Gewerbliche Schifffahrt
4. Spezialfahrzeuge

Die Elektromobilität auf dem Wasser steht noch relativ am Anfang, doch es gibt zahlreiche Innovationen und Pilotprojekte, die auf eine signifikante Verbreitung in den kommenden Jahren hinweisen. Insbesondere mit der Weiterentwicklung von Batterietechnologien, Brennstoffzellen und anderen Energiequellen wird erwartet, dass elektrische Antriebe in der Schifffahrt eine immer größere Rolle spielen, da sie zur Eindämmung der Luft- und Wasserverschmutzung sowie der Lärmemission beitragen. Einige Städte und Länder haben bereits Maßnahmen eingeführt, um den Einsatz von Elektroschiffen zu fördern, wie z.B. Subventionen oder Regelungen zur Reduktion von Emissionen in Häfen.

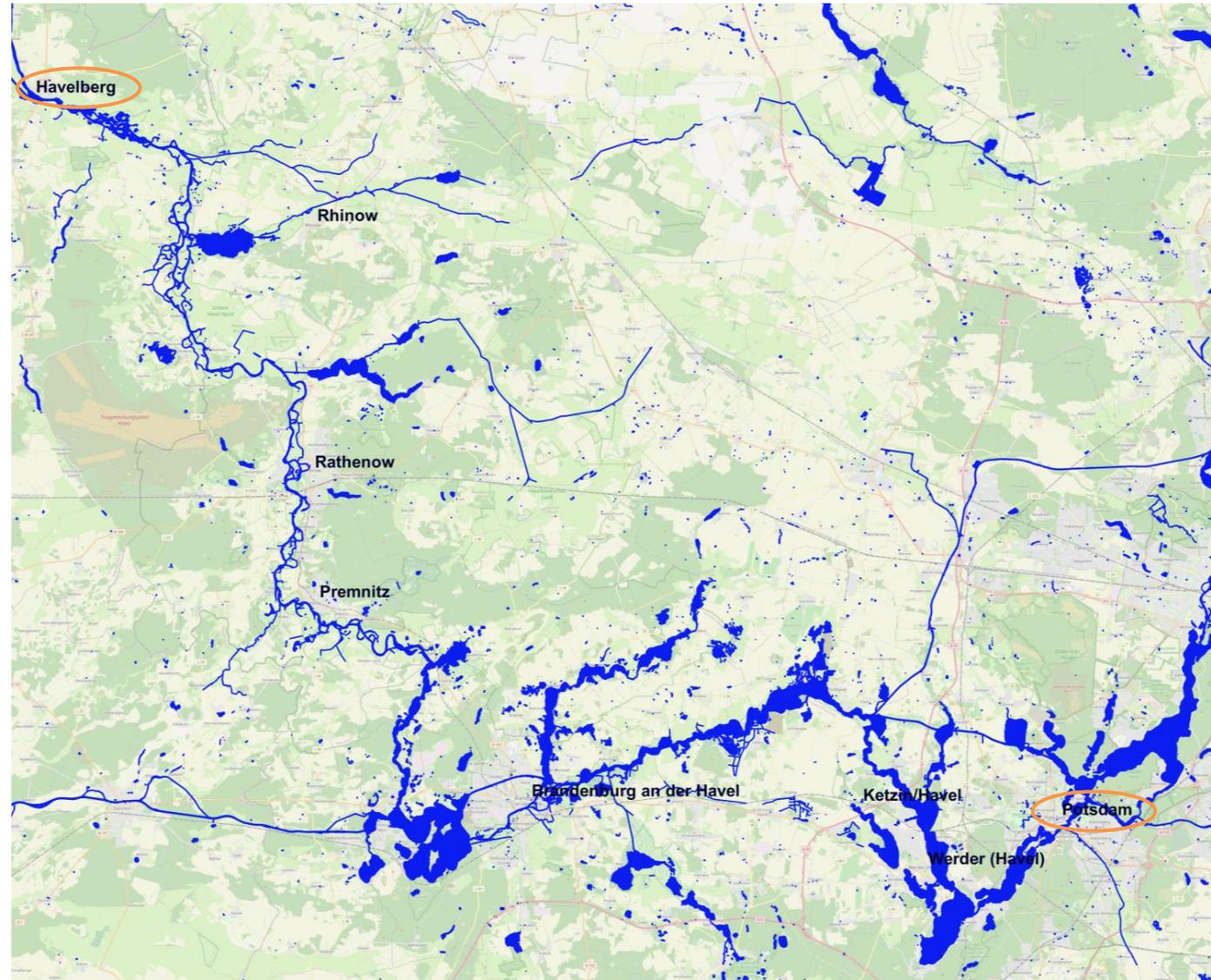
*Quellen: boote, o.D.; Nationale Plattform Zukunft der Mobilität, o.D.*

### Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet des vorliegenden Konzeptes bezieht sich auf die Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg.

Dazu gehören die beiden Wasserreviere „Die Havelseen“ und „**Flusslandschaft Untere Havelniederung**“.

Die Gebiete liegen in den Bundesländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt.



**Abb. 3 Untersuchungsgebiet**

Quelle: Eigene Darstellung, inspektour GmbH, 2024, Software: QGIS

### Tourismusnetzwerk Brandenburg - Wassertourismus

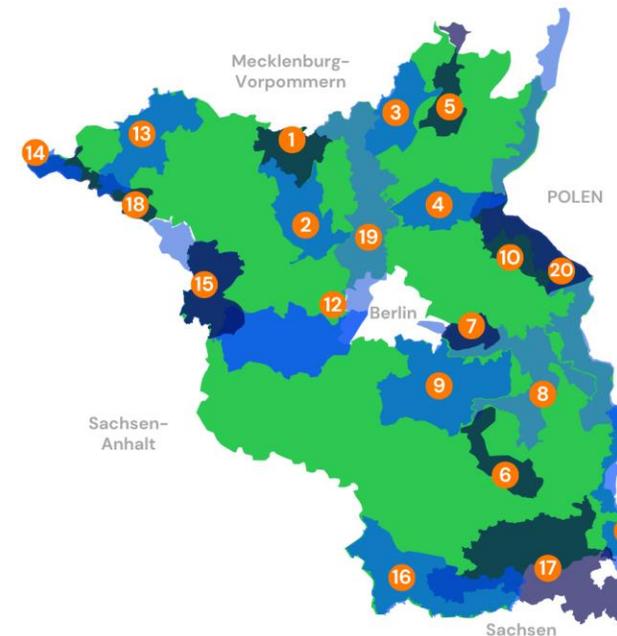
Brandenburgs Flusslandschaft gehört zu den **attraktivsten Wassertourismusregionen in Deutschland**. Mit Flüssen auf einer Länge von 34.800 Kilometern und den vielen Seen ist Brandenburg für Wasserabenteurer das Land der unbegrenzten Möglichkeiten: Von Floßtouren über Kanu fahren bis hin zu Segel-, Motor- oder Hausboottouren ist für jeden Besucher eine passende Wassersportaktivität dabei.

- Mit 3.000 Seen und Flüssen nimmt Brandenburg als gewässerreichstes Bundesland eine Spitzenposition unter den europäischen Binnenrevieren ein
- Zusammen mit Berlin werden über 200 Mio. EUR im wassertouristischen Segment Bootstourismus umgesetzt
- 120.000 Charterurlaubern und 350.000 Mietkanuten + zahlreiche Bootsurlauber mit eigenem Sportboot

Quelle: [tourismusnetzwerk-brandenburg.de](http://tourismusnetzwerk-brandenburg.de), o.D.

Brandenburg teilt sich in 20 höchst unterschiedlich strukturierte Wasserreviere auf:

#### Wasserreviere in Brandenburg



- 1 Rheinsberger & Fürstenberger Seenkette
- 2 Ruppiner Seenkette
- 3 Naturpark Uckermärkische Seen
- 4 Finowkanal
- 5 Uckerseen
- 6 Biosphärenreservat Spreewald
- 7 Müggelspree
- 8 Spree & Schwielochsee
- 9 Dahme-Seen & Scharmützelsee
- 10 Alte Oder
- 11 Neiße
- 12 Die Havelseen
- 13 Stepenitz
- 14 Löcknitz
- 15 Flusslandschaft Untere Havelniederung
- 16 Schwarze Elster & Elbe
- 17 Lausitzer Seenland
- 18 Elbe
- 19 Havel
- 20 Oder

Abb. 4 Wasserreviere Brandenburg

Quelle: [tourismusnetzwerk-brandenburg.de](http://tourismusnetzwerk-brandenburg.de)

Hinweis: „Potsdamer und Brandenburger Havelseen“ hat sich umbenannt in „Die Havelseen“

### Wassertourismusinitiative „WIR“ – Die Havelseen

#### Das Wassersport-Revier

Auf einer Gesamtlänge von rund 180 Flusskilometern zwischen Potsdam und Brandenburg an der Havel bietet der Flusslauf der Havel mit mehr als 40 Seen, Kanälen und verschlungenen Havelarmen unzählige Möglichkeiten für einen Urlaub mit dem Boot. Auf einer Tour durch das Revier werden die historischen Städte wie Potsdam oder Brandenburg an der Havel, die Blütenstadt Werder und das Fischerstädtchen Ketzin sowie die Gemeinden Schwielowsee und Groß Kreutz passiert. Bei einem Abstecher über den urigen Emster Kanal erreichen Sie Kloster Lehnin.

Auf der Webseite werden diverse weitere Informationen bereitgestellt (u.a. Tourentipps, Infos zu Häfen/ Anleger, Veranstaltungen, etc. ([www.diehavelseen.de](http://www.diehavelseen.de)))

- Teil von Europas größtem zusammenhängenden Wassersportrevier zwischen Elbe und Oder, Ostsee und dem Spreewald
- Hohe Gewässerqualität

#### Wassersportangebot:

- Hausboot/ Floß
- Segeln
- Motorboot
- Kanu, Rudern, SUP, Tretboot
- Fahrgastschiffahrt
- Sportbootschulen



**Abb. 5 Logo „Die Havelseen“**

Quelle: Wassertourismus Initiative  
Potsdamer und Brandenburger Havelseen  
„Die Havelseen“

Ziel und Aufgabe der Initiative „WIR“, welche 2006 gegründet wurde, ist es, eine ortsübergreifende wassertouristische Angebots- und Infrastruktur zu entwickeln und den Gewässerbereich zwischen Potsdam und Brandenburg an der Havel gemeinsam touristisch zu vermarkten. Erste Projekte wie eine revierumfassende Wassersportkarte und eine gemeinsame Internetpräsentation konnten bereits umgesetzt werden.

## Wassertourismusinitiative „WIR“ – Die Havelseen



Abb. 6 Übersichtskarte „Die Havelseen“

Quelle: Wassertourismus Initiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen „Die Havelseen“, 2021

### Übersicht Angebote und Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität - Die Havelseen

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde eine Übersicht zu den Angeboten und Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität im Revier „Die Havelseen“ erstellt. In der nebenstehenden Tabelle ist jeweils die Anzahl der Angebote bzw. Infrastrukturen für die jeweilige Kategorie angegeben:

- Hafen/ Marina
- Verleih/ Vermietung
- Personenschiffahrt
- Wassersportschule/ -verein/ -verband
- Hotel/ Camping/ Biwakplatz mit Anleger
- Gastronomie mit Anleger
- Sonstige wasserseitige Infrastruktur

→ *Detaillierte Darstellungen inklusive Kartenausschnitte der größeren Kommunen sind dem Anhang ab S. 7 zu entnehmen.*

Hinweis: kein Anspruch auf Vollständigkeit – ändert sich stetig

Kategorie	Anzahl
Hafen/Marina	16
Verleih/ Vermietung	53
Personenschiffahrt	5
Wassersportschule/-verein/-verband	8
Hotel/ Camping/Biwakplatz mit Anleger	16
Gastronomie mit Anleger	16
Sonstige wasserseitige Infrastruktur (z.B. Anleger, Wasserwanderrastplatz, etc.)	44

### Wassertourismusinitiative „FUN“– Flusslandschaft Untere Havelniederung

#### Das Wassersport-Revier

Das Wassersportrevier Flusslandschaft Untere Havelniederung zwischen Brandenburg an der Havel und der Hansestadt Havelberg bietet auf rund 90 Kilometern Ruhe und Entspannung in einem Naturparadies und historischer Kulturlandschaft. Diverse Charter-Anbieter halten Kanus, Segelboote, Motoryachten, Hausboote und Flöße bereit.

Der Havelunterlauf mit seinen zahlreichen Fließgewässern, Altarmen und ausgedehnten Feuchtwiesen ist ein noch weitgehend intaktes Ökosystem und beherbergt eine Vielzahl vom Aussterben bedrohter Tier- und Pflanzenarten. Der Naturschutzbund Deutschland führt hier das größte Flussrenaturierungsprojekt Europas durch.

Auf der Webseite unter [www.dein-havelland.de/flusslandschaft-untere-havelniederung](http://www.dein-havelland.de/flusslandschaft-untere-havelniederung) werden diverse weitere Informationen bereitgestellt (u.a. Tourentipps, Infos zu Häfen/ Anleger, Veranstaltungen, etc).

Die Wassertourismusinitiative „Flusslandschaft Untere Havelniederung“ (FUN) wurde 2008 gegründet und hat sich zum Ziel gesetzt, den Wassertourismus mit dem Schwerpunkt Kanu- und Hausboottourismus für die Region auszubauen. Eine optimale Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Zielgruppen, eine hohe Qualität bei der wassertouristischen Infrastruktur- und Angebotsentwicklung, beim Service sowie bei der Gästeansprache stehen als Leitthemen ganz oben auf der Agenda.



**Abb. 7 Logo „Flusslandschaft Untere Havelniederung“**  
Quelle: Flusslandschaft Untere Havelniederung

## Wassertourismusinitiative „FUN“– Flusslandschaft Untere Havelniederung

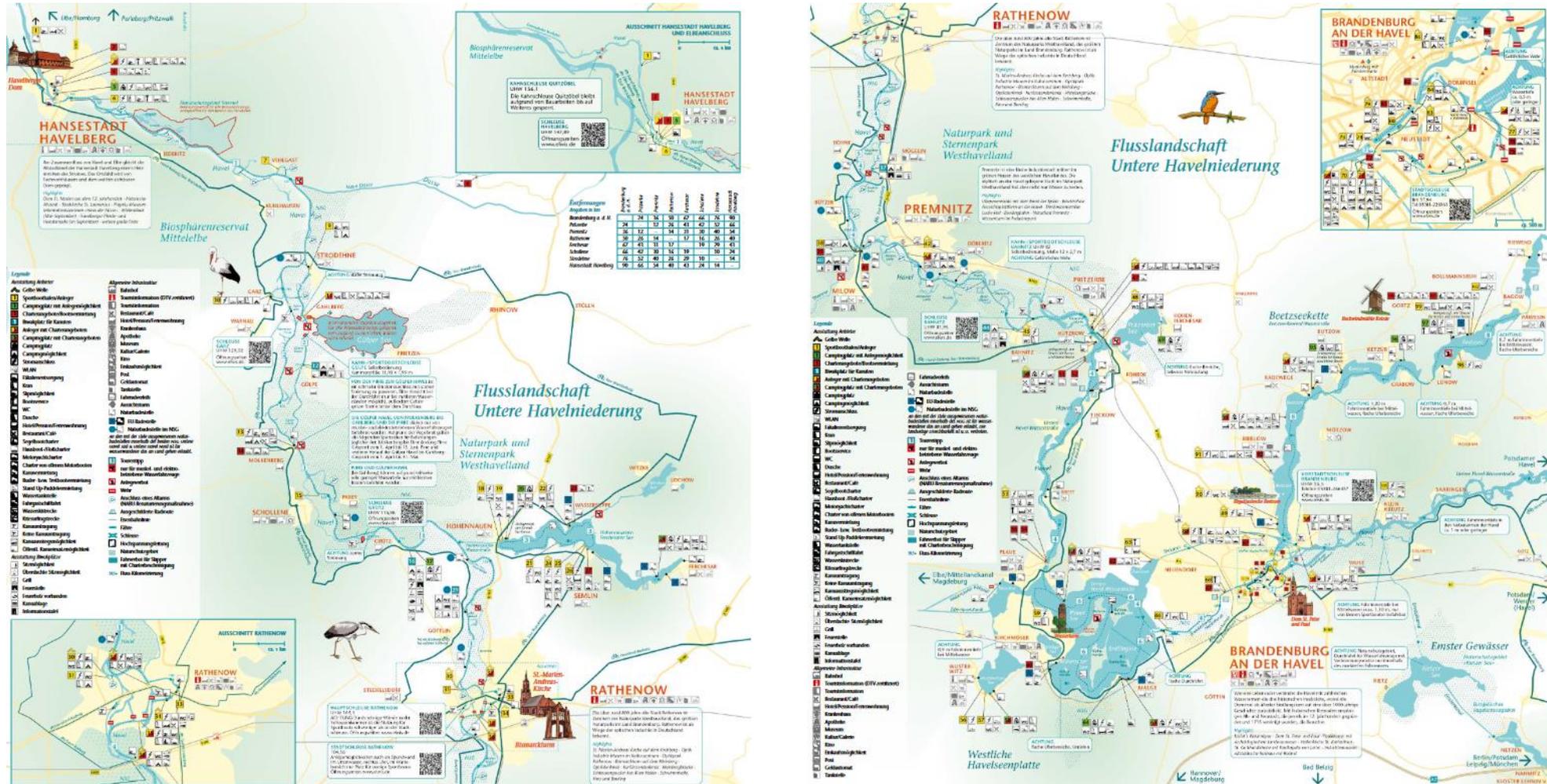


Abb. 8 Übersichtskarte „Flusslandschaft Untere Havelniederung“

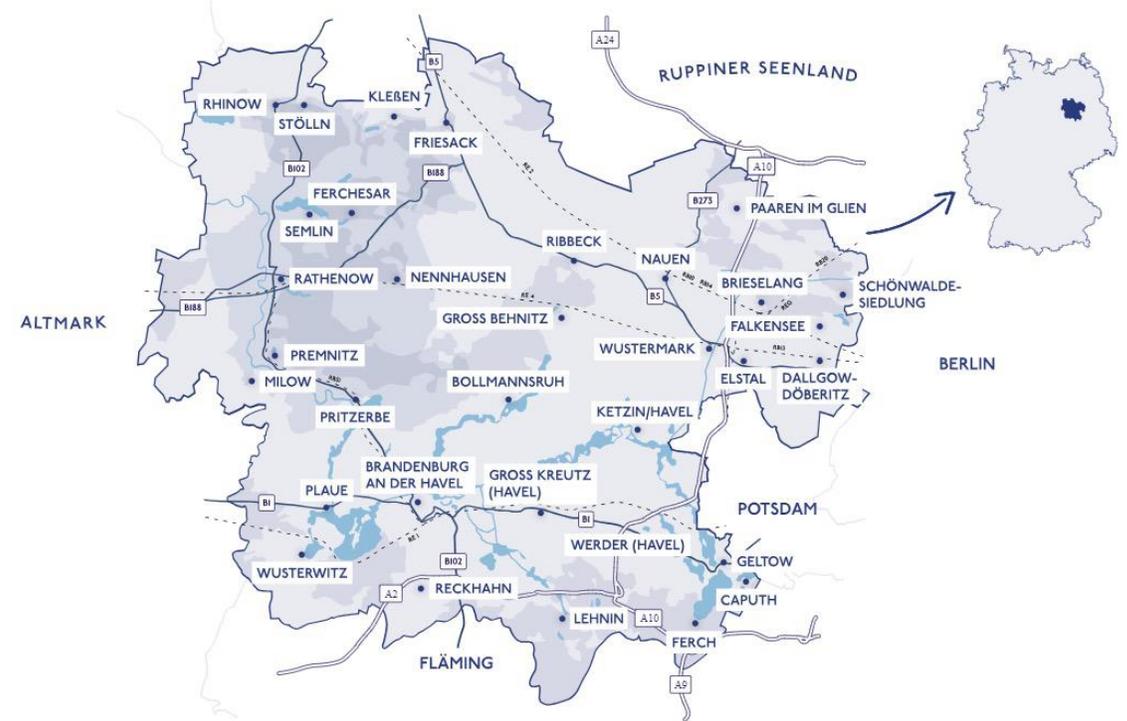
Quelle: Flusslandschaft Untere Havelniederung, 2021

### Tourismusverband Havelland e.V.

Der Tourismusverband Havelland e.V. vereint den Landkreis Havelland, Teile des Landkreises Potsdam-Mittelmark und die kreisfreie Stadt Brandenburg an der Havel zu einer Reiseregion im westlichen Land Brandenburg. 1996 wurde der Verein einst als Fremdenverkehrsverein zur Unterstützung der touristischen Anbieter und der Vermarktung der Reiseregion Havelland gegründet. Heute ist der Verband zu einer Institution herangewachsen, die das touristische Marketing und Management für die Landkreise, Kommunen und deren Anbieter übernimmt und gleichzeitig Schnittstelle und Ansprechpartner auf den verschiedensten Ebenen innerhalb der Region ist.

Ziel: Bekanntheit der Reiseregion Havelland zu erweitern, das Interesse für einen Urlaub oder Tagesausflug zu wecken und gleichzeitig einen nachhaltigen Lebensraum für Gäste und Einwohner zu gestalten.

**Der Tourismusverband Havelland spielt insbesondere in der Kommunikationsarbeit zur Weiterentwicklung der E-Mobilität auf dem Wasser eine zentrale Rolle in der Umsetzungsphase und ist ein relevanter Partner.**



**Abb. 9 Übersichtskarte Reiseregion Havelland**  
Quelle: Tourismusverband Havelland e.V., 2024

### Übersicht Angebote und Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität - Flusslandschaft Untere Havelniederung

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde eine Übersicht zu den Angeboten und Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität im Revier „Die Havelseen“ erstellt. In der nebenstehenden Tabelle ist jeweils die Anzahl der Angebote bzw. Infrastrukturen für die jeweilige Kategorie angegeben:

- Hafen/ Marina
- Verleih/ Vermietung
- Personenschiffahrt
- Wassersportschule/ -verein/ -verband
- Hotel/ Camping/ Biwakplatz mit Anleger
- Gastronomie mit Anleger
- Sonstige wasserseitige Infrastruktur

→ *Detaillierte Darstellungen inklusive Kartenausschnitte der größeren Kommunen sind dem Anhang ab S. 7 zu entnehmen.*

Hinweis: kein Anspruch auf Vollständigkeit – ändert sich stetig

Kategorie	Anzahl
Hafen/Marina	3
Verleih/ Vermietung	4
Personenschiffahrt	0
Wassersportschule/-verein/-verband	5
Hotel/ Camping/Biwakplatz mit Anleger	8
Gastronomie mit Anleger	5
Sonstige wasserseitige Infrastruktur (z.B. Anleger, Wasserwanderrastplatz, etc.)	8

### Fragebogen zur aktuellen Elektroausstattung Häfen und Marinas

Im Zuge der Konzeptbearbeitung wurde ein Fragebogen an die Häfen und Marinas im Untersuchungsgebiet gesendet, um die aktuellen **Elektroausstattungsmerkmale** im Hinblick auf die Ladeinfrastruktur der Häfen und Marinas in den Revieren abzufragen. Die Auswertung hat insgesamt aufgezeigt, dass es bereits einige Häfen und Marinas in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg gibt, die Stromversorgungssäulen bzw. Stromversorgungsplätze für E-Boote zur Verfügung stellen:

- Anleger Neustadt
- Wasserwanderrastplatz Slawendorf
- Anleger Wiesenweg
- Steganlage Ketzin/ Havel
- Wasserwanderstützpunkt Optikpark
- Am Alten Hafen
- Wasserwanderrastplatz Packhofufer
- Schiffsanleger Havelweg
- Schiffsanlegestelle an der Tourist-Information

Grundsätzlich bedarf es jedoch einer Erweiterung der Ladeinfrastruktur im Untersuchungsgebiet, um eine flächendeckende Versorgung sicherstellen zu können.

→ *Detaillierte Auswertungsergebnisse sind dem Anhang ab S. 17 zu entnehmen.*

Quelle: *Online-Abfrage Häfen und Marinas, 2024*

Hinweis: kein Anspruch auf Vollständigkeit

### Online-Befragung - Fakten

Ein zentraler Bestandteil der Bestandsaufnahme im Rahmen des Konzeptes war die Durchführung einer Online-Befragung der relevanten wasserseitigen Anbieter und Infrastrukturen im Untersuchungsgebiet. Ziel war es, den Status Quo sowie die bestehenden Bedarfe zu ermitteln. Der Verteiler für die Befragung wurde vom Auftraggeber bereitgestellt.

<b>Ziele der Befragung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Einbindung der Akteure an der Havel zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg, die direkt im Wassertourismus oder im Bereich der E-Mobilität auf dem Wasser arbeiten oder in ihrer Funktion Berührungspunkte damit haben</li><li>– Erfassung des Status Quo der Betriebe bzw. Kommunen mit Fokus auf das Thema E-Mobilität</li><li>– Erlangen von Impulsen zu Trends, Entwicklungen und Herausforderungen im Hinblick auf die E-Mobilität in der Region im Allgemeinen</li><li>– Erfassung von Einschätzungen, Bedarfen und konkreten Maßnahmenvorschlägen für die Weiterentwicklung der E-Mobilität an der Havel</li></ul>
<b>Befragungszeitraum</b>	08. Juli 2024 bis 28. Juli 2024
<b>Teilnehmer</b>	53
<b>Durchführung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Online-Befragung</li><li>– Versand der Einladungslinks durch inspektour und die Akteure vor Ort</li></ul>
<b>Ergebnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Kernergebnisse siehe nächste Folie</li><li>– Detaillierter Ergebnisbericht siehe Anhang</li></ul>



**Abb. 10 Online-Befragung**  
Quelle: Eigene Darstellung, inspektour GmbH, 2024

### Kernergebnisse Online-Befragung

**Insgesamt lässt sich aus der Online-Befragung ableiten, dass das Interesse am Thema E-Mobilität hoch ist und zukünftig eine hohe Relevanz erwartet wird, jedoch aktuell noch diverse Unsicherheiten in der Anschaffung von elektrisch betriebenen Wasserfahrzeugen und der entsprechenden Ladeinfrastruktur herrschen. Dies begründet sich insbesondere durch hohe Investitionskosten. Für die Weiterentwicklung ist eine verstärkte Unterstützung seitens der Politik und die Bereitstellung von Fördermitteln gewünscht.**

- 41% der Befragten schätzen ihr persönliches Interesse an dem Thema E-Mobilität als sehr hoch bis hoch ein
- 26% der Befragten haben in ihrer Flotte elektrisch betriebene Wasserfahrzeuge
  - insbesondere Elektro-Passagierschiffe und Elektro-Sportboote
- 32% planen in naher Zukunft die Einführung (weiterer) elektrisch betriebener Wasserfahrzeuge (52 Nennungen) → 68% planen dies aktuell nicht
  - Hauptgründe u.a.: fehlende Ladeinfrastruktur, hohe Investitionskosten
- 18% der Einrichtungen verfügen über Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Wasserfahrzeuge
  - insbesondere Schuko Steckdosen mit mind. 10 A und CEE Stecker blau/einphasig
- 20% planen in Zukunft (weitere) Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen (51 Nennungen) → 80% planen dies aktuell nicht
  - Hauptgründe u.a.: geringe Nachfrage/Bedarf, fehlende Infrastruktur, hohe Kosten

→ Detaillierte Auswertungsergebnisse sind dem Anhang ab S. 23 zu entnehmen.

# C) MARKT- ENTWICKLUNG

### Trends und Marktentwicklung im Tourismus und im Bereich E-Mobilität auf dem Wasser

Die Bereiche Tourismus und E-Mobilität auf dem Wasser unterliegen einem stetigen Wandel. Demzufolge ist die Berücksichtigung von aktuellen **Trends** und **Marktentwicklungen** eine Hauptvoraussetzung für eine effektive Weiterentwicklung im Tourismusbereich und die angestrebte Förderung des Bereichs E-Mobilität auf dem Wasser.

Dabei sind sowohl die gesellschaftlichen Megatrends, der Einbezug allgemeiner Trends (neue Technologien, Nachhaltigkeit, etc.) und Trendentwicklungen bei Urlaubsthemen zu beachten. Im Bezug auf den Bereich E-Mobilität auf dem Wasser hat sich in den letzten Jahren besonders viel verändert. Auch hier sind die relevanten Trends und Potenziale auf dem Markt für die (Weiter-)entwicklung in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg zu berücksichtigen.

Die dargestellten Analyseergebnisse basieren auf umfassenden Recherchen (Studien und Konzepte) sowie auf einer Reihe von Expertengesprächen mit Akteuren aus unterschiedlichen Bereichen mit Bezug zur E-Mobilität auf dem Wasser.



**Abb. 11 Großer Zernsee Werder (Havel)**

Quelle: inspektour GmbH, 2024

### Megatrends

**Megatrends** verändern unsere Gesellschaft. Sie dauern mindestens 50 Jahre und wirken sich daher nachhaltig auf alle wichtigen Lebensbereiche aus. Wichtige gesellschaftliche Megatrends und veränderte Lebensmodelle werden nachfolgend dargestellt. Insbesondere die Trends Mobilität, Neo-Ökologie und Digitalisierung betreffen die E-Mobilität auf dem Wasser im Untersuchungsgebiet.

Megatrend	
Konnektivität	Prinzip der Vernetzung reprogrammiert gesellschaftliche Verhaltens- und verändert Lebensweisen
Mobilität	Ganzheitlich, neue Konzepte und Muster, vernetzt und digital und Treiber für Innovationen
Globalisierung	Hybride Kulturen, kulturelle Vielfalt, globale Risiken, „Glokalisierung“
Urbanisierung	neue Wohn-, Lebens-, Denk- und Partizipationsformen
New Work	Work-Life-Balance, Dynamisierung der Arbeit, Verknüpfung von Beruf und Privatleben
Individualisierung	Kulturprinzip der westl. Welt, u.a. bei Freizeit, Konsum, Besitz, Beziehungen
Gender-Shift	Innovation vs. Tradition, Zielgruppen verlieren an Verbindlichkeit, Veränderung von Rollenmustern
Silver Society	Anderes und späteres Altern, Heraustreten aus traditionellen Altersrollen, Bedeutung der 3. Lebensphase wächst
Gesundheit	Mehr in individueller Verantwortung, ganzheitliche Betrachtung, Gesundheit heißt auch Lebensfreude
Neo-Ökologie	Nachhaltigkeit, steigende Verantwortung, sozialökologische Maßstäbe in der Nachfrage und unternehmerisches Denken
Wissenskultur	Wissen ist Macht, ist Gemeingut u. Zukunft, leichter Wissenszugang über digitale Medien, lebenslanges Lernen
Digitalisierung	Technologieevolution, Schnittstellen-, Informations- und Nanotechnologie, Vernetzung/Organisation der Menschheit in Netzwerken
Sicherheit	Streben nach Sicherheit ist Reaktion auf die allgemeine Wahrnehmung und nicht der Zustand

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH nach Zukunftsinstitut, future matter sowie eigenen Einschätzung und Ableitungen, 2024

### Sechs reiseauslösende Trends des Deutschland-Tourismus

In der folgenden Abbildung sind die **sechs reiseauslösenden Trends des Deutschland Tourismus** dargestellt. Diese spielen für die Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg und deren Entwicklung eine maßgebliche Rolle und sollen in der Angebotsgestaltung und im Umgang mit dem Gast Berücksichtigung finden.

Insbesondere die Trends „Natur und Landschaft erleben“ sowie „Qualität“ sind wichtige Faktoren für die Reiseentscheidung und wirken sich somit auch auf die Angebote und Aktivitäten im Bereich der touristischen E-Mobilität in der Havelregion zwischen Potsdam und Havelberg aus.



**Abb. 12 Sechs reiseauslösende Trends des Deutschland-Tourismus**  
Quelle: Eigene Darstellung, inspektour GmbH, 2024

### DESTINATION BRAND Studien

Die renommierte, deutsche Studienreihe **DESTINATION BRAND** liefert seit 2009 repräsentative Daten zur nachfrageseitigen Wahrnehmung von Destinationsmarken im In- und Ausland. Die jährliche Erhebung befasst sich mit wechselnden Schwerpunkten (Teilstudien zu Markenstärke, Themenkompetenz und Profileigenschaften von Destinationen sowie zu deren Image als Tourismus- und Lebensraum), die jeweils in einem 5-Jahres-Rhythmus wiederholt werden. Darüber hinaus werden weitere Forschungsschwerpunkte ergänzt.

#### Eckdaten zu Destination Brand allgemein:

- Gesamt-Stichprobenumfang: je Destination: 1.000
- Online-Erhebung in der jeweiligen Landessprache
- Quotenstichprobe basierend auf Kreuzquote Alter/Geschlecht und regionaler Herkunft
- Repräsentativ für die in Privathaushalten lebende Bevölkerung des jeweiligen Landes im Alter von 14-74 Jahren

Im Folgenden werden relevante Ergebnisse im Bezug auf den Wassertourismus im **Havelland** aus den DESTINATION BRAND Studien dargestellt.

Abb. 13 Logo „DESTINATION BRAND“  
Quelle: inspektour (international) GmbH, 2024



#### Eckdaten zu DB19:

- Untersuchungsziel: Studie zu den Spontan-Assoziationen zu Reisezielen auf dem Quellmarkt Deutschland
- Erhebungszeitraum: November bis Dezember 2019

#### Eckdaten zu DB21:

- Untersuchungsziel: Studie zur kundenorientierten Themenkompetenz von Reisezielen auf dem Quellmarkt Deutschland
- Erhebungszeitraum: Oktober bis Dezember 2021

#### Eckdaten zu DB23:

- Untersuchungsziel: Studie zum nachfrageseitigen Image von Reisezielen als Tourismus- und Lebensraum auf dem Quellmarkt Deutschland
- Erhebungszeitraum: Oktober bis November 2023

## DB19 – Spontanassoziationen > Übergreifende Kategorien nach Teilgruppen

Das Reiseziel „Havelland“ wird von den Befragten in erster Linie mit „(schöner, grüner, unberührter, wunderbarer) Natur [...]“ (Rang 1) verbunden.

Darüber hinaus spielen Aspekte rund um das Thema Wasser eine relevante Rolle: So werden insbesondere *Wasserstraßen und -kanäle* (Rang 3), *Seen* (Rang 4), *Boote* (Rang 6) und *Flüsse allgemein* (Rang 10) spontan genannt.

### Top 20 Assoziationsunterkategorien übergreifend – nach Teilgruppen

> Was fällt Ihnen spontan zum inländischen Reiseziel **Havelland** ein?  
> Angabe in % der Befragten

### ■ Havelland

Quellmarkt: Deutschland  
Basis: Alle Befragte nach Teilgruppen  
Anzahl der Befragten: 1.001  
Top 20 Unterkategorien – Teil 1 von 2

 <b>Top 20 Assoziationsunterkategorien übergreifend – nach Teilgruppen</b> > Angabe in % der Befragten		Alle Befragte	Marken-Kenner	Besucher in der Vergangenheit
1	(schöne, grüne, unberührte, wunderbare) Natur (pur) / (schöne, grüne, tolle) Landschaft / (viel) Grün	7,9%	17,5%	24,4%
2	(Herr, Herr von) Ribbeck (auf Ribbeck) / (das, Havelland-) Gedicht / (Theodor) Fontane	5,7%	12,6%	7,1%
3	(viel, Süß-) Wasser (-kanäle, -straßen) / Kanäle	5,4%	12,0%	15,7%
4	(viele, schöne, Binnen-) Seen (-landschaft, -platte) allgemein sowie verschiedene spezifische Seen, z.B. Müggelsee, Schwielowsee, Tegeler See	4,7%	10,4%	16,5%
5	Ruhe / ruhig / (Land-) Idylle / Beschaulichkeit / gemütlich	3,6%	8,0%	8,7%
6	Boot (fahren, mieten, -fahrt, -touren) / Schiffe / Schifffahrt / Flusskreuzfahrt / (Fluss-) Dampferfahrt	3,3%	7,3%	12,6%
7	(liegt in) Brandenburg	3,0%	6,7%	5,5%
8	allgemeine positive Beurteilung (z.B. (sehr) schön, gut, interessant, nett, super, toll, traumhaft)	2,9%	6,4%	13,4%
9	(bei, nah an, Nähe zu) Berlin / Berliner Umland	2,5%	5,5%	2,4%
10	(viel) Wald / (Kiefern-, Nadel-) Wälder	2,2%	4,9%	10,2%
10	Fluss (-landschaft) allgemein / Flüsse	2,2%	4,9%	5,5%

**Abb. 14 DB 19 – Spontanassoziationen „Havelland“**

Quelle: inspektour (international) GmbH / IMT der FH Westküste, 2019

## DB21 – Gestützte Themeneignung > Spezialthemen

Das Reiseziel „Havelland“ wird von den Befragten insbesondere für die Urlaubsaktivität „Entspannen und ausruhen“ (30%) als sehr geeignet oder geeignet eingeschätzt. Für 23% der Befragten ist das Reiseziel ebenso für einen „Nachhaltigen Urlaub“ sehr geeignet oder geeignet.

Auch hier wird ein wasserbezogener Fokus deutlich: 21% der Befragten bewerten das Reiseziel „Havelland“ als sehr geeignet oder geeignet für „Sich aktiv im und am Wasser aufhalten“, sowie 20% in Bezug auf die Urlaubsaktivität „Wassersport ausüben“. Dies entspricht insgesamt 13,2 Mio. bzw. 12,6 Mio. Personen im Alter von 14-74 Jahren (in Privathaushalten lebend).

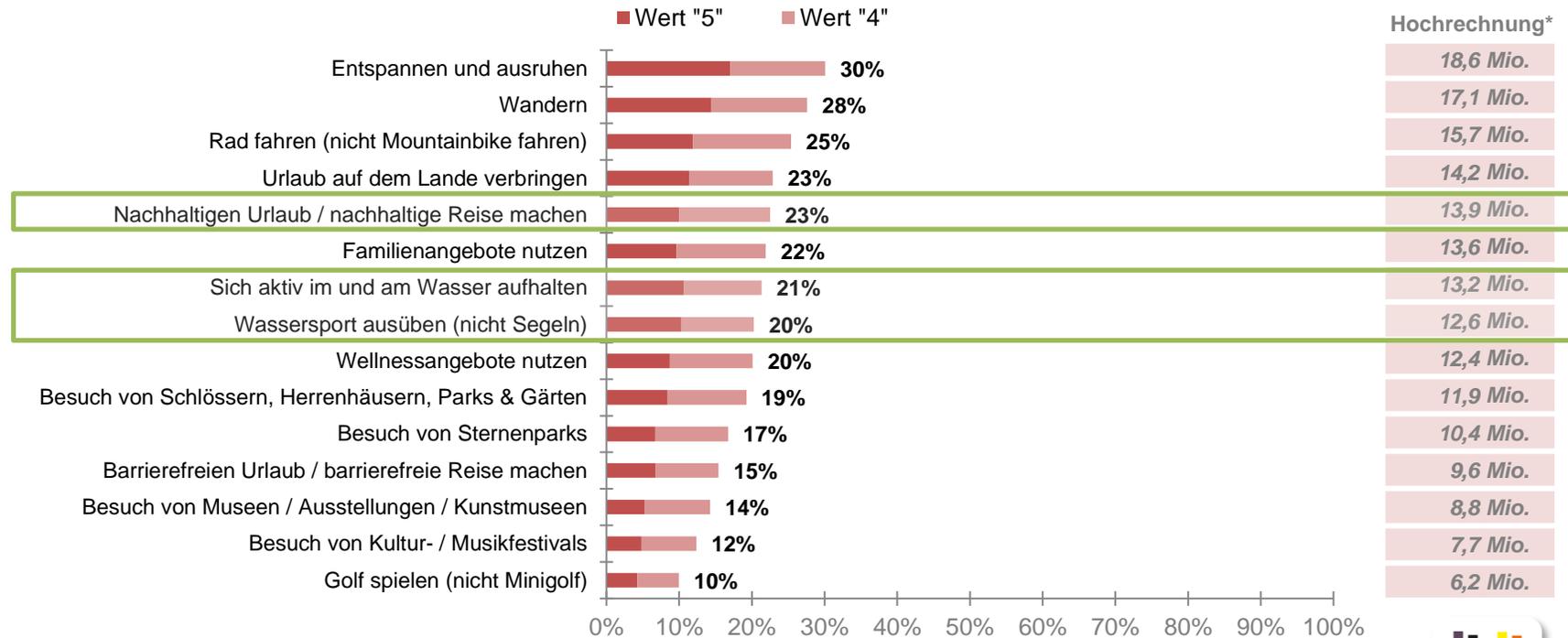
### Gestützte Themeneignung für die Spezialthemen

> Inwiefern ist Ihrer Meinung nach das folgende inländische Reiseziel für die untenstehenden Aktivitäten im Urlaub geeignet (ganz unabhängig von Ihrem Interesse an den Urlaubsaktivitäten)?

> Top-Two-Box auf Skala von „5 = sehr gut geeignet“ bis „1 = gar nicht geeignet“ (Angabe in % der Fälle)

### ■ Havelland

Quellmarkt: Deutschland  
Basis: Alle Befragte  
Anzahl der Befragten: 1.000



\* Hochrechnung des absoluten Volumens der zugesprochenen Themeneignung (Anzahl der Personen).

Abb. 15 DB 21 – Gestützte Themeneignung: Spezialthemen „Havelland“

Quelle: inspektour (international) GmbH, 2021



## DB21 – Gestützte Themeneignung > Polaritätsprofil

Neben allen Befragten bewerten die jeweiligen Themen-Interessenten und auch die Besucher in der Vergangenheit das Reiseziel „Havelland“ als sehr geeignet oder geeignet für die Urlaubsaktivitäten „Sich aktiv im und am Wasser aufhalten“ und „Wassersport ausüben“. Die Zustimmung der beiden Teilgruppen fällt jeweils sogar höher aus als unter allen Befragten. Das trifft auch auf die Urlaubsaktivität „Nachhaltiger Urlaub“ zu, jedoch sinkt der Eignungszuspruch leicht unter den Besuchern in der Vergangenheit.

### Gestützte Themeneignung – Polaritätsprofil

> Mittelwerte (Skalierung von „5 = sehr gut geeignet“ bis „1 = gar nicht geeignet“)

#### ■ Havelland

Quellmarkt: Deutschland  
 Basis: Alle Befragte  
 Anzahl der Befragten: 1.000  
 Anzahl Basis Teilgruppen: abweichend

- ◆ Alle Befragte
- ◀ Themen-Interessenten
- Besucher in der Vergangenheit\*

Urlaubsaktivitäten	gar nicht geeignet					sehr gut geeignet		
	1	2	3	4	5			
Sich aktiv im und am Wasser aufhalten	—	—	—	—	—	3,9	4,2	4,0
Barrierefreien Urlaub / barrierefreie Reise machen	—	—	—	—	—	3,9	4,2	3,9
Entspannen und ausruhen	—	—	—	—	—	4,4	4,4	4,4
Familienangebote nutzen	—	—	—	—	—	4,0	4,3	4,1
Golf spielen (nicht Minigolf)	—	—	—	—	—	3,5	4,1	3,6
Besuch von Kultur- / Musikfestivals	—	—	—	—	—	3,4	3,9	3,6
Urlaub auf dem Lande verbringen	—	—	—	—	—	4,1	4,2	4,0
Besuch von Museen / Ausstellungen / Kunstmuseen	—	—	—	—	—	3,5	3,8	3,8
Nachhaltigen Urlaub / nachhaltige Reise machen	—	—	—	—	—	4,1	4,3	4,0
Rad fahren (nicht Mountainbike fahren)	—	—	—	—	—	4,1	4,4	4,1
Besuch von Schlössern, Herrenhäusern, Parks & Gärten	—	—	—	—	—	3,9	4,0	3,9
Besuch von Sterneparks	—	—	—	—	—	3,8	4,1	3,8
Wandern	—	—	—	—	—	4,2	4,4	4,2
Wassersport ausüben (nicht Segeln)	—	—	—	—	—	3,9	4,1	4,0
Wellnessangebote nutzen	—	—	—	—	—	3,9	4,1	3,9

\* Fallzahl unter 100. Folglich höhere statistische Unsicherheit zu berücksichtigen.

Abb. 16 DB 21 – Gestützte Themeneignung: Polaritätsprofil „Havelland“

Quelle: inspektour (international) GmbH, 2021



## DB21 – Gestützte Themeneignung > Konkurrenzanalyse: Alle untersuchten Destinationen

21% der Befragten halten das Reiseziel „Havelland“ für die Urlaubsaktivität „Sich aktiv im und am Wasser aufhalten“ für sehr geeignet oder geeignet. Gegenüber dem Durchschnitt aller untersuchten Destinationen in dieser Kategorie von 28% schneidet das Reiseziel damit leicht unterdurchschnittlich ab und ordnet sich im Konkurrenzvergleich in der Kategorie „alle untersuchten Destinationen“ auf Platz 12 von 23 ein.

 <b>„Sich aktiv im und am Wasser aufhalten“</b> Quellmarkt: Deutschland <small>Top-Two-Box auf Skala von „5 = sehr gut geeignet“ bis „1 = gar nicht geeignet“ (Angabe in % der Fälle)                      Basis: Alle Befragte</small>					
Ranking der Kategorie 2: Alle untersuchten Destinationen (Ø = 28%)					
Rang	Abgefragte Reisezielbezeichnung	%-Wert	Rang	Abgefragte Reisezielbezeichnung	%-Wert
1	Bodensee		13	Thüringen	
2	Insel Usedom		14	Fränkisches Seenland	
3	Starnberger See		15	Vorarlberg	
4	Nordseeinsel Amrum		16	Leipzig	
5	Mecklenburg-Vorpommern		17	Berlin-Spandau	
6	Rostock-Warnemünde		18	Lahntal	
7	Ostseebad Binz		19	Halle (Saale)	
8	Ostseebad Kühlungsborn		20	Magdeburg Elbe-Börde-Heide	
9	Brandenburg		21	Spandau	
10	Potsdam		22	Vogtland	
11	Lausitzer Seenland		23	Ruppiner Seenland	
<b>12</b>	<b>Havelland</b>	<b>21%</b>			

► **Anmerkung:** Letzte berücksichtigte Erhebung im Oktober bis Dezember 2021

**Abb. 17 DB 21 – Gestützte Themeneignung: Konkurrenzanalyse „Sich aktiv im und am Wasser aufhalten“ im „Havelland“**

Quelle: inspektour (international) GmbH, 2021

DB21 – Gestützte Themeneignung > Konkurrenzanalyse: Alle untersuchten Destinationen

Die Urlaubsaktivität „Wassersport ausüben“ im Bezug auf das Reiseziel „Havelland“ halten 20% der Befragten für geeignet. Gegenüber dem Durchschnitt aller untersuchten Destinationen in dieser Kategorie von 32% schneidet das Reiseziel damit leicht unterdurchschnittlich ab und ordnet sich im Konkurrenzvergleich in der Kategorie „alle untersuchten Destinationen“ auf Platz 11 von 18 ein.

 <b>„Wassersport ausüben (nicht Segeln)“</b> Quellmarkt: Deutschland Top-Two-Box auf Skala von „5 = sehr gut geeignet“ bis „1 = gar nicht geeignet“ (Angabe in % der Fälle) Basis: Alle Befragte Ranking der Kategorie 2: Alle untersuchten Destinationen (Ø = 32%)					
Rang	Abgefragte Reisezielbezeichnung	%-Wert	Rang	Abgefragte Reisezielbezeichnung	%-Wert
1	Nordsee		10	Lausitzer Seenland	
2	Sylt		<b>11</b>	<b>Havelland</b>	<b>20%</b>
3	Ostsee Schleswig-Holstein		12	Fränkisches Seenland	
4	Starnberger See		13	Niederrhein	
5	Fehmarn		14	Holsteinische Schweiz	
6	Mecklenburgische Seenplatte		15	Uckermark	
7	St. Peter-Ording		16	Thüringer Wald	
8	Borkum		17	Weserbergland	
9	Spreewald		18	Saale-Unstrut	

► Anmerkung: Letzte berücksichtigte Erhebung im Oktober bis Dezember 2021

**Abb. 18 DB 21 – Gestützte Themeneignung: Konkurrenzanalyse „Wassersport ausüben (nicht Segeln)“ im „Havelland“**  
 Quelle: inspektour (international) GmbH, 2021

## DB 23 - Images von Reisezielen als Tourismus- und Lebensraum Modul 1: Angebot + Infrastruktur für das Reiseziel Havelland

„Wie schätzen Sie die folgenden touristischen Aspekte, Angebote bzw. Infrastrukturen des folgenden Reiseziels ein?“  
Top-Two-Box auf Skala von „5 = sehr gut“ bis „1 = sehr schlecht“ (Angabe in % der Fälle)



**Abb. 19 DB 23 – Images von Reisezielen: Angebot und Infrastruktur „Havelland“**  
Quelle: inspektour (international) GmbH, 2023

### E-Mobilität auf dem Wasser – zentrale Daten und Fakten

Die E-Mobilität auf dem Wasser gewinnt zunehmend an Bedeutung, da sie sich in verschiedenen Bereichen rasant weiterentwickelt und befürwortet wird. Dieser Trend wird durch technologische Innovationen, Umweltaforderungen und eine wachsende Nachfrage nach nachhaltigen Transportlösungen angetrieben. Nachfolgend sind die zentralen Daten und Fakten im Hinblick auf die Marktentwicklung der E-Mobilität auf dem Wasser zusammengefasst.

*Weitere Details sind dem Anhang ab S. 51 zu entnehmen.*

#### Zentrale Daten und Fakten

- **Mobilitätswende auf dem Wasser wird kommen** → EU möchte spätestens **2050 klimaneutral** sein
- Globales Marktvolumen für **Elektroschiffe** wird bis 2030 von 8,4 auf 15,6 Milliarden US-Dollar geschätzt → **jährliches Wachstum** von **13,2 %** (*Statista*)
- Elektroboote gewinnen auch im **Freizeitbereich** an Popularität → Bei fast zwei Drittel der Anbieter in Berlin/Brandenburg Grundbereitschaft, in Elektroboote zu investieren
- Begegnung der Auswirkungen des **Klimawandels** unerlässlich
- Gestiegenes **Umweltbewusstsein** der Nutzer (Einheimische und Gäste)
- Perspektiven für die **Entwicklung Wassertourismus** in Berlin und Brandenburg werden **positiv** eingeschätzt
- **Wettbewerber** bereits auf fortschrittlicheren Stand (Förderung/Infrastruktur): u.a. Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Schweden, USA
- **Herausforderungen und Hemmnisse**: Genehmigungen, Auflagen, Bürokratie
- **Staatliche Unterstützung und ein starkes Netzwerk** sind unabdingbar (klare Regularien, Fördermöglichkeiten)

*Quellen: float Magazin, 2023; BOOT & FUN – Electric Summit, 2023; 13. Erfahrungsaustausch „Wassertourismus – Charterboottourismus“, 2024; Studie „Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus: Berlin – Brandenburg; The future of sustainable onwater propulsion Developed by European Boating Industry Initiated by boot Düsseldorf, 2023; ingenieurmagazin.com, o.D.*

### E-Mobilität auf dem Wasser – Vorteile und Potenziale

In der nachfolgenden Tabelle sind die zentralen Vorteile und Potenziale der Nutzung von elektrischen Antrieben auf dem Wasser dargestellt.

*Weitere Details sind dem Anhang ab S. 52 zu entnehmen.*

Vorteil/ Potenzial	Beschreibung
<b>Umweltschonende Nutzung</b>	Reduzierung des CO <sub>2</sub> -Fußabdrucks, Verringerung der Luft- und Wasserverschmutzung, Nutzung nachhaltiger Bootsbaumaterialien
<b>Lärminderung</b>	leise Fahrweise möglich, angenehmeres Fahrerlebnis, Minimierung der Störung von Tier- und Pflanzenwelt
<b>Technologische Innovationen</b>	Batterien sind klimaneutral und recyclebar, innovative Ladetechnologien
<b>Nutzung erneuerbarer Energien</b>	z.B. Energiequellen wie Solar-, Wind- oder Wasserkraft
<b>Erhöhte Energieeffizienz</b>	gesenkter Energieverbrauch
<b>Langfristige Kostenersparnis</b>	niedrigere Betriebskosten, geringer Wartungsbedarf und -kosten
<b>Fördermöglichkeiten und gesetzliche Vorteile</b>	Vereinfachte Regulierungen für elektrische Antriebsformen im Vergleich zu Verbrennermotoren, Unterstützung durch Förderprogramme und Subventionen
<b>Attraktivitätssteigerung der Region</b>	Zunehmendes Bedürfnis nach umweltfreundlichen und naturorientierten Angeboten (Einheimische & Gäste)

*Quellen: greenboatsolutions GmbH, 2023; ; BOOT & FUN – Electric Summit, 2023; 13. Erfahrungsaustausch „Wassertourismus – Charterboottourismus“, 2024; ADAC Skipper-Portal, 2024*

### Masterplan Freizeitschifffahrt – Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Der „**Masterplan Freizeitschifffahrt**“ aus dem Jahr 2021 hat das Ziel, die Sport- und Freizeitschifffahrt auf Deutschlands Bundeswasserstraßen durch eine bedarfsgerechte Infrastruktur nutzungsorientiert zu fördern. Er zielt darauf ab, Schnittstellen zwischen den Zielen von Bund, Ländern und Dritten zu identifizieren, wobei auch gesellschaftliche Belange wie Umwelt- und Naturschutz, Wassertourismus und Erholung berücksichtigt werden. Zudem sollen strategische Partnerschaften und Kooperationen für die Planung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen aufgebaut werden. Die Handlungsfelder des Masterplans umfassen die Themen Infrastruktur, Schifffahrt, Digitalisierung, Umwelt sowie Kommunikation und Kooperation.

#### Maßnahmen

- Das BMDV verstärkt die **Unterstützung bzw. Förderung** von Forschungsprogrammen Dritter zur Weiterentwicklung von **alternativen Schiffsantrieben** auch bei der motorisierten Freizeitschifffahrt
- Das BMDV setzt sich für einen **intensiveren Dialog** ein zwischen den zuständigen Ressorts auf Bundes- und Landesebene für eine stärkere Verzahnung bestehender Förderprogramme für technische Innovationen, insbesondere im Bereich der gewerblichen Freizeitschifffahrt
- Das BMDV und die WSV prüfen in Zusammenarbeit mit der BAW den Einsatz neuer bzw. **alternativer Bauweisen und Baustoffe** bei Bauvorhaben im Bereich der Freizeitschifffahrt
- Das BMDV setzt sich für eine engere Zusammenarbeit der zuständigen Stellen bei der Entwicklung der Regularien für **alternative Antriebe und Treibstoffe** sowie für die automatisierte und **vernetzte Navigation** einschließlich des autonomen Fahrens in der Schifffahrt – zunächst vorrangig bei Binnenschifffahrt und Fähren – ein

Quelle: BMDV, 2022

### Best-Practice-Beispiele für E-Mobilität auf dem Wasser

Die nachfolgend ausgewählten Best-Practice-Beispiele verdeutlichen, wie die Elektromobilität durch erfolgreiche Ansätze auf dem Wasser nachhaltig gefördert und in die Praxis integriert werden kann.

#### **Scandlines Hybridfähren**

Scandlines betreibt die weltweit größte Flotte an Hybridfähren. Diese Fähren verwenden eine Kombination aus Dieselgeneratoren und Batterien, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren. Ein Batteriepaket mit einer Kapazität von 1,6 Megawattstunden ersetzt teilweise die Dieselgeneratoren, was zu einer Einsparung von etwa 15.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr führt.

*(<https://www.scandlines.de/uber-uns/unsere-grune-agenda/>)*

#### **Silent Yachts und Volkswagen**

Silent Yachts entwickelt in Zusammenarbeit mit Volkswagen und Cupra solarbetriebene Katamarane, die den modularen E-Antriebs-Baukasten von Volkswagen nutzen. Dies ermöglicht die Integration von Automobiltechnologie in maritime Anwendungen.

*([https://silent-yachts.com/wp-content/uploads/2024/02/03\\_2021\\_DE\\_Float-Magazine.pdf](https://silent-yachts.com/wp-content/uploads/2024/02/03_2021_DE_Float-Magazine.pdf))*

#### **Schwimmende Stromtankstelle**

Die Bootswerft Solaryacht hat die weltweit erste schwimmende Solar-Station konstruiert. Es handelt sich um eine Plattform auf zwei Rümpfen, auf welcher ein quaderförmiger Aufbau mit Solardach steht – diese erzeugt 20 KWh Strom pro Tag. Diese soll im Plauer See bei der Stadt Brandenburg verankert werden.

*(<https://floatmagazin.de/orte/die-schwimmende-stromtankstelle/>)*

### Best-Practice-Beispiele für E-Mobilität auf dem Wasser

#### **BMW Projekt "THE ICON"**

BMW hat eine elektrische Luxusyacht namens "THE ICON" entwickelt, die dank Foiling-Technologie den Energieverbrauch um bis zu 80% reduziert. Diese Yacht kombiniert elegantes Design mit innovativer Technologie.

*(<https://www.bmw.com/de/electric-future/the-icon-elektromobilitaet-auf-dem-wasser.html>)*

#### **Bodensee-Initiative**

Am Bodensee werden umfangreiche Maßnahmen ergriffen, um die Infrastruktur für E-Boote auszubauen. Dazu gehört die Anpassung der Stromversorgung in Hafenanlagen und die Priorisierung von Liegeplätzen für E-Boote. Im Jahr 2040 sollen Boote, Yachten und Fähren dort komplett emissionsfrei betrieben werden.

*(<https://floatmagazin.de/orte/der-bodensee-wird-elektrisch/>)*

#### **Amsterdam – Emissionsfreie Zone ab 2025**

Neben der Vignettenpflicht werden in Amsterdam ab 01. Januar 2025 emissionsfreie Zonen für Sportboote eingeführt. Hierbei handelt es sich um bestimmte Zonen im Stadtzentrum, für die nur noch emissionsfreie Sportboote zugelassen werden. Durchfahrtsstrecken sind von der Regelung vorerst ausgenommen. Ab dem 01. Januar 2030 sollen sämtliche Binnenwasserstraßen in Amsterdam ausschließlich für emissionsfreie Sportboote freigegeben werden.

*(<https://www.electrive.net/2023/06/07/amsterdam-verbietet-verbrenner-ab-2025-zumindest-teilweise/>)*

### Reichweite von E-Booten

Die **Reichweite** von Elektrobooten ist von mehreren Faktoren abhängig und ist u.a. relevant für die Bereitstellung der notwendigen Ladeinfrastruktur im Revier:

- Bootsgröße
- Nutzbare Batteriekapazität
- Elektromotor
- Stromverbrauch

Die Reichweite wird anhand der Fahrzeit und der Geschwindigkeit errechnet ( $s=v*t$ ). Die Fahrdauer kann man über den entnommenen Strom und der verwendbaren Kapazität des Batteriesystems bestimmen. Bei 20 Ampere Stromentnahme und einer effektiven Kapazität von 100 Ah kann man eine Fahrdauer von 5 Stunden erwarten. Anhand der Geschwindigkeit lässt sich dann die Reichweite bestimmen. Bei einer Geschwindigkeit von 8 km/h wäre dies eine Reichweite von 40 km. Der Stromverbrauch wird maßgeblich durch die Fahrweise bestimmt. In den meisten Revieren sind nicht mehr als 12 km/h erlaubt. Zu beachten ist, dass weitere Umweltfaktoren wie Strömung, starker Gegenwind, Temperatur oder Niederschlag einen maßgeblichen Einfluss auf die Reichweite haben.

Es gibt bislang keine festgelegten Standards für die Platzierung von Ladestationen für E-Boote. Die meisten E-Boote haben je nach Batteriekapazität eine Reichweite von 20-100 Km. Laut Torqeedo (einer der führenden Anbieter von Elektroantrieben für Boote) erreichen kleinere E-Boote Reichweiten von rund 20–50 km, während größere Modelle und leistungsstärkere Batterien Reichweiten von bis zu 100 km bieten können. **Um ein lückenloses Ladeinfrastrukturnetz im Revier bereitstellen zu können, wird mit Hilfe der groben Reichweitenberechnungen empfohlen, ca. alle 20-30 km eine Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen.** Ebenfalls zu berücksichtigen, ist eine ansprechende Infrastruktur um die Ladepunkte herum (bestenfalls an gut frequentierten touristischen Orten).

Quellen: greenboatsolutions, o.D.; Torqeedo GmbH, o.D.

### Technische Voraussetzungen für E-Ladeinfrastruktur

Um für die E-Boote auch die benötigte Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen zu können, sind einige Rahmenbedingungen zu beachten.

Ausgewählte **technische Voraussetzungen** werden im Folgenden kurz erläutert.

#### AC-Laden / DC-Laden

Beide Technologien haben ihre Berechtigung beim Laden an Gewässern: AC-Laden mit bis zu 22 kW (Standard) und DC-Laden (für kurze Liegezeiten, z.B. Taxiboote).

#### Welche zusätzliche elektrische Anschlussleistung ist erforderlich?

Zur Berechnung ist die folgende Formel anzuwenden:

Ladepunkte x kW Ladeleistung x 1,25 (zur Umrechnung von kW in kVA) x Gleichzeitigkeitsfaktor x 1,15 = benötigte Netzanschlussleistung der Marina in kVA

#### Wie hoch sind die Kosten?

Je nach Ladeleistung und Aufwand liegen die Kosten eines AC-Ladepunkts mit 3,7 bis 22 kW bei ca. 2.000 € bis 10.000 € (DC-Charger sind infrastrukturbedingt um ein Mehrfaches teurer).

Hinzu kommen Kosten für die Installation und Verkabelung, die ein Elektriker angepasst auf die Gegebenheiten vor Ort ermittelt, sowie der Betrieb der Ladepunkte (Abrechnungssoftware, Wartung und Instandhaltung). Für die aus den Ladevorgängen umgesetzte Energiemenge bei öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur kann die THG Quote geltend gemacht werden.

#### Keine ausreichende Netzanschlusskapazität?

Mit einem Lastmanagement-System kann die Energie, die maximal zur Verfügung steht, gezielt verteilt werden. Es gibt auch die Möglichkeit, mit Speichersystemen und regenerativen Energien ein Grid in der Marina aufzubauen, welches die Installation von Ladeinfrastruktur trotz ungenügender Leistung möglich macht. Eine weitere Möglichkeit bietet netzunabhängige Ladeinfrastruktur, die mit CO<sub>2</sub>-neutralen Biokraftstoffen betrieben wird.

Quelle: WIN Brandenburg, 2023

# D) STRATEGISCHE AUSRICHTUNG

### Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Profil (SWOT)

Aus der **Bestandsanalyse** und der **Marktentwicklung** sowie der Einschätzungen von relevanten Akteuren und Experten lassen sich in der SWOT-Analyse **Stärken und Schwächen** sowie **Chancen und Risiken** für die Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg ableiten. Die SWOT-Analyse fasst dabei die zentralen Ergebnisse der einzelnen Analysen zusammen und bildet die Basis für die strategischen Schlussfolgerungen.



**Abb. 20 SWOT-Analyse der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg**

Quelle: Eigene Darstellung, inspektour GmbH, 2024

### Stärken des Reviers - u.a. im Hinblick auf die E-Mobilität auf dem Wasser

#### Stärken des Reviers

##### LAGE

- Teil des größten Wasserreviers Europas  
→ Brandenburg nimmt als eines der gewässerreichsten Bundesländer eine Spitzenposition unter den europäischen Binnenrevieren ein
- Nähe zu Berlin/ Wasserstraße nach Berlin
- Verbindung zwischen Fluss- und Seenlandschaft
- Attraktive Lage im Sternepark Westhavelland (Teile des Gebiets)
- Gute überregionale Verkehrsanbindung vorhanden (Individualverkehr & ÖPNV)
- Großes Einzugsgebiet

##### INFRASTRUKTUR UND ANGEBOT

- Großes Angebot an Wassersportaktivitäten: Segel-, Motor-, Floß- und Hausboottouren, muskelbetriebene Wassersportarten
- Niedrigschwelliges Revier für Einsteiger
- Überwiegend führerscheinfreies Gebiet
- Wenige Schleusen sind zu überwinden
- Touristisch attraktiv: Kulturstätten nah am Wasser (u.a. Potsdam, Werder)

##### NATUR UND UMWELT

- Naturnahe Ufer/ einzigartige Natur- und Kulturlandschaft
- Renaturierung der Unteren Havelniederung
- Abwechslungsreiche Landschaft
- Ausgewiesene Naturschutzgebiete

### Stärken des Reviers - u.a. im Hinblick auf die E-Mobilität auf dem Wasser

#### Stärken des Reviers

#### MARKETING

- Bekanntheit der Region
- Hohes Tourismusaufkommen (nationaler und internationaler Quellmarkt)
- Repräsentative DESTINATION BRAND-Studien zum Reiseziel Havelland:
  - Erste Spontanassoziation: „schöne, grüne, unberührte, wunderbare Natur“
  - Hohe Themeneignung für folgende Urlaubsaktivitäten: „Nachhaltigen Urlaub“, „Sich aktiv im und am Wasser aufhalten“ und „Wassersport ausüben (nicht Segeln)“
  - Positives Image potenzieller Gäste und Besucher der Vergangenheit im Bezug auf Wassersportmöglichkeiten

### Schwächen des Reviers - u.a. im Hinblick auf die E-Mobilität auf dem Wasser

	Schwächen des Reviers
<b>LAGE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Großes Gebiet: erstreckt sich im Kern über zwei Bundesländer (Brandenburg und Sachsen-Anhalt) sowie darüber hinaus</li> </ul>
<b>INFRASTRUKTUR UND ANGEBOT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Teilweise ungepflegte Zustände, z.B. Wasser/ Grauwasser/ Müll/ etc.</li> <li>– Keine flächendeckende Ladeinfrastruktur</li> <li>– Investitionsbedarf an neuralgischen Infrastrukturpunkten, z.B. Stege/ Anlegemöglichkeiten</li> <li>– Zu wenige Gastplätze in den Marinas</li> <li>– Ausbaufähige Anzahl an E-Booten und –Schiffen im Revier</li> <li>– Teilweise keine flächendeckende Beschilderung in den Häfen: Aktualisierung/ Erweiterung wassertouristischer Informationstafeln/ Karten</li> <li>– Zu geringe Zugänglichkeit gastronomischer Einrichtungen direkt am Wasser (z.B. keine Anlegemöglichkeiten vorhanden)</li> <li>– Starke Konkurrenz vorhanden (z.B. Lausitz, Polen)</li> <li>– Sehr viele „Partytouristen“ auf Hausflößen → Lärmbelästigung</li> <li>– Viele unsichere Skipper/ Crews auf führerscheinfreien Booten</li> </ul>
<b>KOMMUNIKATION UND MARKETING</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Getrennte Vermarktung der Wasserrevier-Initiativen WIR und FUN → wenige kooperative Angebote</li> <li>– Kaum Möglichkeiten zur Vorab- Liegeplatzbuchung (kein flächendeckendes Reservierungssystem vorhanden)</li> <li>– Kein digitales Buchungssystem und Bezahlungssystem vorhanden</li> <li>– Notwendige Aufklärung und Sensibilisierung der Nutzer im Hinblick auf E-Mobilität auf dem Wasser</li> <li>– Teilweise unzureichende Tourismusakzeptanz der Bürger (Willkommenskultur)</li> </ul>
<b>ADMINISTRATIVES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bürokratische Hürden: z.B. rechtliche Rahmenbedingungen, umständliche Genehmigungsverfahren</li> <li>– Kein übergreifender Handlungsleitfaden für die Weiterentwicklung der E-Mobilität im Revier vorhanden</li> <li>– Unklare Zuständigkeiten</li> <li>– Personalknappheit in der Region</li> <li>– Ausbaufähige Beteiligung der relevanten Akteure in den Weiterentwicklungsprozess</li> </ul>

### Chancen für das Revier - u.a. im Hinblick auf die E-Mobilität auf dem Wasser

#### Chancen für das Revier

##### INFRASTRUKTUR UND ANGEBOT

- Qualitätssteigerung des ganzheitlichen Angebotes - Qualität statt Quantität
- Grundbereitschaft der Anbieter vorhanden, in E-Mobilität auf dem Wasser zu investieren
- Bereitstellung einer lückenlosen Ladeinfrastruktur im gesamten Revier inklusive eines einheitlichen Reservierungs- und Bezahlsystems
- Optimierung der bestehenden und Schaffung weiterer Steganlagen und Liegeplätze mit E-Infrastruktur auf dem Wasser
- Ausbau der Anzahl von E-Booten und –Schiffen
- Verstärkte Verknüpfung und (Weiter-)entwicklung der (touristischen) Angebote und Infrastruktur mit den angrenzenden Revieren

##### NATUR UND UMWELT

- Langfristige/ vorausschauende Maßnahmen in den Bereichen Klima, Umwelt- und Naturschutz
- Erhöhung der Akzeptanz durch verringerte Lärmemission
- Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks/ Vermeidung von Luftverschmutzung / Verringerung der Wasserverschmutzung
- Batterien vieler Elektroboote sind klimaneutral und zu 95 % recyclebar
- Nutzung erneuerbarer Energien möglich: z.B. Aufladen der Batterien mit Solar- oder Windenergie
- Erhöhte Energieeffizienz → Niedrigere Betriebskosten durch Strom
- Vereinfachte Regulierungen im Vergleich zu Verbrennermotoren

### Chancen für das Revier - u.a. im Hinblick auf die E-Mobilität auf dem Wasser

#### Chancen für das Revier

##### KOMMUNIKATION UND MARKETING

- Mobilitätswende auf dem Wasser bereits im Gange → Ziel der EU: 2050 klimaneutral → Vorreiterrolle als Modellregion einnehmen
- Gemeinschaftliches und vernetztes Denken → Schaffung einer übergreifenden Kommunikationsstrategie (Entwicklung einheitlicher Infomaterialien, Corporate Design, Social-Media, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit, etc.)
- Nutzung des steigenden Umweltbewusstseins: Aufklärung- und Sensibilisierungskampagnen
- Optimierung und Pflege der digitalen Angebote im gesamten Revier
- Spitze Ansprache solventer, nachhaltigkeitsorientierter Zielgruppen/ Modernität/ zeitgemäßer Tourismus
- Nutzen der "Nachhaltigkeits-Welle" für Marketing-Aktivitäten
- Imageverbesserung: nachhaltiges Naherholungsgebiet und Reiseziel → Wettbewerbsvorteil und gleichzeitige Wertschöpfungssteigerung

##### ORGANISATION, KOOPERATION UND FINANZIERUNG

- Etablierung eines Umsetzungsmanagements für die effizientere langfristige Weiterentwicklung der E-Mobilität auf dem Wasser (u.a. zentraler Ansprechpartner, klare Aufgabenverteilung, Schaffung eines Netzwerkes, etc.)
- Verstärkte Gemeinschaftsarbeit der Wasserrevier-Initiativen WIR, FUN, WIN (z.B. Arbeitsgruppen)
- Etablierung eines Netzwerkes (intensivere Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und wesentlichen Akteuren vor Ort)
- Verstärkte Unterstützung der Leistungsträger bei der Weiterentwicklung (z.B. Begleitung von Fördermittelanträgen)
- Finanzielle Unterstützung durch Förderprogramme (z.B. BMDV, LEADER, etc.)
- Attraktivitätssteigerung der Region für Investoren für nachhaltige Projekte
- Mögliche Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Akteuren zur Entwicklung innovativer Technologien und Lösungen für E-Mobilität auf dem Wasser
- Neue Geschäftsmöglichkeiten z.B. bzgl. Wartung, Ladestationen, technischer Support → somit auch Schaffung von Arbeitsplätzen

### Risiken für das Revier - u.a. im Hinblick auf die E-Mobilität auf dem Wasser

	Risiken für das Revier
<b>INFRASTRUKTUR UND ANGEBOT</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Ungenutzte Potentiale im Hinblick auf innovative Projekte im Revier → Fortschrittlicher Stand der Wettbewerber</li><li>– Schwierigkeiten beim Aufbau und der Instandhaltung der Ladeinfrastruktur</li><li>– Evtl. Belastung des lokalen Stromnetzes und notwendige Modernisierung für erhöhten Energiebedarf</li><li>– Skepsis potenzieller Nutzer gegenüber E-Mobilität auf dem Wasser (z.B. fehlende Reichweite, höhere Preise, Sicherheit)</li><li>– Möglicherweise fehlende Unterstützung durch "traditionelle" Anbieter (Unsicherheit vor hohen Investitionskosten, geringer Nachfrage)</li><li>– Umsetzung von Infrastrukturprojekten ggf. langwieriger Prozess: z.B. kann auf gesetzliche Änderungen nicht immer kurzfristig reagiert werden</li></ul>
<b>KOMMUNIKATION UND MARKETING</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Unkoordinierte und wenig abgestimmte Kommunikationsaktivitäten</li><li>– Umstellung für die Anbieter sorgt für Unsicherheiten: z.B. kurzfristigeres Buchungsverhalten der Nutzer</li></ul>
<b>NATUR UND UMWELT</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Auswirkungen des Klimawandels unsicher, z.B. niedrige Pegelstände</li><li>– Verbote: ggf. Schaffung von Verbotszonen für Verbrennungsmotoren</li></ul>
<b>ORGANISATION, KOOPERATION UND FINANZIERUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Organisatorische Unsicherheiten: z.B. fehlendes Personal, ungenügende Kooperationsbereitschaft, fehlende Koordination, mangelnde Abstimmungsprozesse</li><li>– Finanzielle Unsicherheiten: z.B. Veränderungen der öffentlichen Haushaltslage, schwankende Energiepreise, nicht vorhersehbare Steigerung der geplanten Investitionskosten, beschränkte Fördermöglichkeiten</li><li>– Gesetzliche Unsicherheiten: z.B. Genehmigungen, Auflagen, Bürokratie, Klimaschutzauflagen/ kommende Klimaschutzkonzeptionen</li></ul>
<b>SONSTIGES</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Konkurrenz: Alternative Antriebe sind ggf. effizienter und günstiger</li><li>– Fachkräftemangel und fehlende Nachfolge (touristischer) Anbieter (insbesondere Gastronomie)</li><li>– Nichts zu tun ist auch ein Risiko/ Kein Abwarten auf Veränderungen/ alternative Technologien</li></ul>

### Ableitung eines Zielsystems – Vorgehen und Zielebenen

Die Strategieentwicklung bildet die Basis für die zukünftigen Aktivitäten der Region. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus dem Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Profil erfolgt anschließend die Ableitung eines **Zielsystems**.

Dabei wird ein Leitbild für die Entwicklung in den nächsten ca. 10 Jahren über mehrere Zielebenen bis auf einzelne Maßnahmen und Ideen heruntergebrochen. Die Anregungen der Beteiligten (u.a. Hinweise und Ideen aus den Online-Umfragen, zwei durchgeführten Workshops und diversen Expertengesprächen) fanden dabei auf jeder Ebene Berücksichtigung. Die strategischen Festlegungen wurden auf den folgenden Zielebenen getroffen:



**Abb. 21 Zielsystem der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg**  
Quelle: Eigene Darstellung, inspektour GmbH, 2024

### Ableitung eines Zielsystems – Vorgehen und Zielebenen

#### Leitbild

- Langfristige und richtungsweisende **Zukunfts- und Zielvorstellung**
- Als Handlungsleitbild übergeordnet über den Entwicklungszielen

#### Übergeordnete Ziele

- Zunächst Definition **übergeordneter Ziele**, die sich das Revier themenübergreifend setzt
- Unterstützen das Erreichen des Leitbildes

#### Handlungsfelder und Unterziele

- Betätigungsbereiche des Reviers mit **Handlungsnotwendigkeiten**, um auf Stärken aufzubauen, zukünftige Herausforderungen gut zu meistern und bestehende Defizite zu verringern
- Im Anschluss Zuordnung **konkreter Unterziele** zu jedem Handlungsfeld

#### Projekte und Maßnahmen

- **Starter-Projekte** als besonders wichtige Maßnahmen für die Entwicklung; geben die Schwerpunkte wieder und tragen maßgeblich zur Zielerreichung bei und sollten deshalb Priorität haben
- Sammlung weiterer Vorhaben und Projektideen in den Handlungsfeldern als **Einzelmaßnahmen**

### Leitbild

Ein **Leitbild** ist eine grundlegende Orientierungshilfe, die die Werte, Ziele und den Zweck einer Region definiert. Es gibt die Richtung vor, nach der sich alle Aktivitäten und Entscheidungen ausrichten sollen, und schafft ein gemeinsames Verständnis für die angestrebte Zukunft.

Für die Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg wurde im Zuge der Konzepterstellung das folgende Leitbild gemeinschaftlich mit den Teilnehmenden des Strategieworkshops formuliert:

**Unsere Maxime ist es, die Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg zu einem Vorbild für ein emissionsarmes Revier zu entwickeln, indem wir klimafreundliche Mobilität auf dem Wasser flächendeckend ermöglichen und so die Qualität des Naturgenusses steigern.**

### Übergeordnete Ziele

**Übergeordnete Ziele** sind die wesentlichen, langfristigen Ziele, die als Leitlinie für alle anderen Aktivitäten und Entscheidungen dienen. Sie bestimmen die allgemeine Ausrichtung und stellen sicher, dass alle Maßnahmen auf das Erreichen der Hauptziele ausgerichtet sind.

Für die Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg wurden im Zuge der Konzepterstellung die folgenden übergeordneten Ziele im Rahmen des Ausbaus der touristischen E-Mobilität formuliert:

- **Verbesserung der touristischen Infrastruktur im Kontext der natürlichen Fluss- und Seenlandschaft der Havel**
- **Ausbau einer übergreifend kompatiblen E-Ladeinfrastruktur im Revier**
- **Erhöhung der E-Mobilität auf dem Wasser im Revier**
- **Förderung des nachhaltigen, kooperativen Agierens der unterschiedlichen Nutzergruppen**
- **Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutzaspekten**
- **Ausbau der Digitalisierung**
- **Schaffung eines Umsetzungs- und Planungsmanagements**

ÜBERGEORDNETE ZIELE

### Handlungsfelder

Die **Handlungsfelder** sind die zentralen Betätigungsbereiche mit den größten Handlungsnotwendigkeiten, um auf Stärken aufzubauen, zukünftige Herausforderungen gut zu meistern und bestehende Defizite zu verringern. Im Anschluss werden den Handlungsfeldern konkrete Ziele (nicht SMART) zugeordnet. Die Handlungsfelder weisen teilweise inhaltliche Überschneidungen auf und/ oder bedingen einander – sie sind also nicht trennscharf zueinander. So sind auch Ziele und Maßnahmen in den Handlungsfeldern teilweise übergreifend für andere Handlungsfelder zu verstehen. Auf eine Priorisierung der Handlungsfelder oder eine Gewichtung der Ziele wurde bewusst verzichtet.

Für die Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg wurden im Zuge der Konzepterstellung die folgenden Handlungsfelder im Rahmen des Ausbaus der touristischen E-Mobilität entwickelt:

**Angebot und Infrastruktur**

**Organisation, Kooperation und Finanzierung**

**Kommunikation und Marketing**

### Zusammenfassung: Leitbild, Übergeordnete Ziele, Handlungsfelder



→ Auf den folgenden Folien werden die definierten Unterziele der einzelnen Handlungsfelder dargestellt.

**Abb. 22 Leitbild, Übergeordnete Ziele, Handlungsfelder der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg**

Quelle: Eigene Darstellung, inspektour GmbH, 2024

### Unterziele Handlungsfeld „Angebot und Infrastruktur“

Angebot und  
Infrastruktur

Organisation,  
Kooperation und  
Finanzierung

Kommunikation  
und Marketing

- 1.1 Kombination von E-Infrastruktur und touristischen Angeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- 1.2 Qualitätssteigerung des ganzheitlichen Angebotes
- 1.3 Unterstützung der Entwicklung des touristischen Angebotes
- 1.4 Verknüpfung und (Weiter-)entwicklung der Angebote und Infrastruktur mit den angrenzenden Revieren
- 1.5 Einführung eines einheitlichen, digitalen Reservierungs- und Bezahlsystems
- 1.6 Schaffung von neuen Steganlagen sowie Liegeplätzen und Aufrüstung bestehender Liegeplätze mit E-Infrastruktur
- 1.7 Lückenloser Ausbau der Ladeinfrastruktur mind. alle 30 Wasserkilometer im gesamten Revier
- 1.8 Bereitstellung einer adäquaten, technischen Infrastruktur (u.a. Stromzufuhr, Internet, etc.)
- 1.9 Ausbau der Anzahl von E-Booten und -Schiffen durch Neuanschaffung und Umrüstung

UNTERZIELE

### Unterziele Handlungsfeld „Organisation, Kooperation und Finanzierung“

Angebot und  
Infrastruktur

Organisation,  
Kooperation und  
Finanzierung

Kommunikation  
und Marketing

- 2.1 Einrichtung einer zentralen Stelle zur Koordination im gesamten Revier
- 2.2 Etablierung einer projektbegleitenden und weiterführenden Arbeitsgruppe
- 2.3 Langfristige Festlegung von Zuständigkeiten
- 2.4 Unterstützung der Leistungsträger in diversen Bereichen
- 2.5 Aufbau eines festen Netzwerks/ Schaffung von Kooperationen
  - Kommunen
  - Initiativen (insbesondere WIN, WIR, FUN)
  - Verbände/ Vereine
  - Bundesländer und Landkreise
  - Leistungsträger
- 2.6 Begleitung von Fördermittelanträgen für private und öffentliche Antragsteller
- 2.7 Mobilisierung privater und öffentlicher (dauerhafter) Investitionen
- 2.8 Absicherung der rechtlichen Rahmenbedingungen

UNTERZIELE

### Unterziele Handlungsfeld „Kommunikation und Marketing“

Angebot und  
Infrastruktur

Organisation,  
Kooperation und  
Finanzierung

Kommunikation  
und Marketing

- 3.1 Positionierung als Vorreiter-Revier im Bereich E-Mobilität auf dem Wasser
- 3.2 Mitnahme und Bewusstseinschaffung für die Relevanz der (Weiter-)entwicklung im Bereich der E-Mobilität nach innen und außen
- 3.3 Einheitliche/s Kommunikation und Marketing im gesamten Revier (u.a. Corporate Design)
- 3.4 Dauerhafte Optimierung und Pflege der (digitalen) Sichtbarkeit sowie der Inhalte
- 3.5 Nutzung bestehender, etablierter Apps (Übersichtskarte des Reviers, Lademöglichkeiten, Belegung der Ladesäulen und Liegeplätze, Buchungssystem, relevante Infrastruktur, etc.)
- 3.6 Intensive Einbindung des Bereichs E-Mobilität in den Social-Media-Kanälen
- 3.7 Durchführung von Marketing-Kampagnen, PR-Aktivitäten, Sponsoring

UNTERZIELE

# E) HANDLUNGSPROGRAMM

### Starter-Projekte und Maßnahmenideen

Basierend auf den zuvor in den Workshops mit Unterstützung relevanter Akteure gemeinsam definierten Handlungsfeldern und Zielen, abgeleitet aus den Ergebnissen des Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Profiles, wurden im Rahmen der strategischen Ausrichtung zur Förderung und zum Ausbau der touristischen E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg drei **Starter-Projekte** definiert. Unter Starter-Projekten sind Schlüsselvorhaben zu verstehen, welche in den nächsten Jahren einen besonders hohen Beitrag zur Zielerreichung des Konzeptes beitragen.

#### Starter-Projekt 1: **Schaffung eines Umsetzungsmanagements**

#### Starter-Projekt 2: **Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur**

#### Starter-Projekt 3: **Kommunikationsoffensive**

Die Starter-Projekte sind nicht priorisiert worden und die Reihenfolge sagt nichts über deren Relevanz oder Bearbeitungstiefe aus. Die Starter-Projekte 1 und 2 sind inhaltlich allerdings sehr eng miteinander verbunden.

Nachfolgend sind für die Starter-Projekte Steckbriefe erstellt worden. Diese beinhalten eine Kurzbeschreibung, mögliche Maßnahmen, nächste Schritte/ Meilensteine, Herausforderungen und Effekte, Empfehlungen zur federführenden Verantwortung sowie einzubeziehende Akteure und Institutionen. Die Steckbriefe zu den jeweiligen Starter-Projekten wurden in enger Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren durch gezielte Expertengespräche erstellt. So wurde eine aktive Beteiligung gewährleistet und die notwendige Expertise in die Entwicklung der Steckbriefe eingebracht.

Anschließend werden weitere Maßnahmenideen aufgelistet, welche zu einem späteren Zeitpunkt hilfreich für die weitere Umsetzung des Konzeptes sein können. Teilweise sind diese in Teilen bereits in den Starter-Projekten enthalten. Auch in dieser Auflistung wurden neben der gutachterlichen Erfahrung Anregungen und Hinweise von Experten berücksichtigt.

## Überblick Starter-Projekte und Maßnahmen

Innerhalb der Starter-Projekte sind Maßnahmen definiert worden. Dieser Überblick kann im Verlauf der Umsetzung als Grundlage für einen Finanz- oder Zeitplan hergenommen werden, also z.B. bei Entscheidungen, welche Maßnahmen aufeinander aufbauen oder zeitgleich umgesetzt werden sollten.

Starter-Projekt 1	Starter-Projekt 2	Starter-Projekt 3
<b>Schaffung eines Umsetzungsmanagements</b>	<b>Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur</b>	<b>Kommunikationsoffensive</b>
<p><b><u>Maßnahmen</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prüfung der benötigten Personalkapazitäten</li> <li>2. Festlegung von Aufgabenbereichen und Zuständigkeiten               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Projektplanung und -Koordinierung</li> <li>b) Nutzung und Weiterentwicklung bestehender Netzwerke</li> <li>c) Unterstützung der beteiligten Leistungsträger in diversen Bereichen</li> <li>d) Projektüberwachung</li> </ol> </li> </ol>	<p><b><u>Maßnahmen</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bedarfsanalyse und Standortbestimmung</li> <li>2. Kontaktaufnahme mit den Hafen- und Marinainhabern und Ortsbegehung</li> <li>3. Technologische Planung</li> <li>4. Einbindung lokaler Akteure und Berücksichtigung bestehender Planungen</li> <li>5. Beantragung von Fördermitteln und Ausschreibung</li> </ol> <p><b><u>Anschlussmaßnahmen</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Installation der Ladeinfrastruktur</li> <li>7. Instandhaltung und Monitoring</li> </ol>	<p><b><u>Maßnahmen</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informationskampagne für lokale Betriebe/ Checkliste</li> <li>2. Schaffung eines digitalen Informations-, Reservierungs- und Bezahlsystems</li> <li>3. Kooperationen zwischen den verschiedenen wasserbezogenen Tourismusakteuren</li> <li>4. Langfristige Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>5. Etablierung eines laufenden E-Mobilitätsberichts (Online-Dashboard)</li> </ol>

### Starter-Projekt 1: Schaffung eines Umsetzungsmanagements

#### Kurzbeschreibung

Das Konzept zur Förderung touristischer E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg erfordert ein effektives Umsetzungsmanagement, welches Qualität und Nachhaltigkeit in den Vordergrund stellt. Die Aufgabe des Umsetzungsmanagement besteht insbesondere darin, das Projekt zu koordinieren, einen zentralen und kontinuierlichen Ansprechpartner für alle Beteiligten zu stellen und ein Netzwerk aufzubauen. Bestmöglich wird das Umsetzungsmanagement von den aktuell verfügbaren Personalkapazitäten der Wasserrevier-Initiativen WIR und FUN bearbeitet und auf 3-5 Jahre angelegt. Das Umsetzungsmanagement ist sehr eng mit dem Starter-Projekt „Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur“ verknüpft. Daher wird es u.a. die Aufgabe des Umsetzungsmanagements sein, die finanziellen Mittel für die Umsetzung der Ladeinfrastruktur zu akquirieren.

### Starter-Projekt 1: Schaffung eines Umsetzungsmanagements

#### Mögliche Maßnahmen

#### **1. Prüfung der benötigten Personalkapazitäten**

Im Rahmen dieser Maßnahme wird eine umfassende Bestandsaufnahme der derzeit verfügbaren personellen Ressourcen innerhalb der Wasser-Initiativen bzw. beteiligten Kommunen durchgeführt, um festzustellen, welche Kapazitäten für die Planung und Umsetzung der neuen Ladeinfrastruktur in der Havelregion im Rahmen der Möglichkeiten zur Verfügung gestellt werden können, um die erforderlichen Aufgaben und Verantwortlichkeiten abzudecken. Zu Beginn der Umsetzungsphase wird empfohlen, eine nennenswerte Wochenstundenzahl einzukalkulieren. Dementsprechend muss das Thema Elektrifizierung in den nächsten Jahren an erster Stelle im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Wasserreviere stehen. Die Schaffung einer zusätzlichen (ggf. externen) Personalstelle ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht eingeplant. Die Sicherstellung ausreichender Personalkapazitäten ist von zentraler Bedeutung, um eine effiziente und termingerechte Umsetzung des Projekts zu gewährleisten.

### Starter-Projekt 1: Schaffung eines Umsetzungsmanagements

#### Mögliche Maßnahmen

#### **2. Festlegung von Aufgabenbereichen und Zuständigkeiten**

Eine präzise Rollen- und Aufgabenverteilung hilft, Missverständnisse zu vermeiden, steigert die Effizienz und fördert eine reibungslose Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren. Dies ist entscheidend für den Erfolg des Projekts, da eine klare Struktur sicherstellt, dass alle Aufgaben effizient erfüllt werden können und die Planung sowie die Umsetzung der Ladeinfrastruktur optimal koordiniert werden.

#### Mögliche Aufgabenbereiche:

- a) Projektplanung und -Koordinierung (z.B. Erstellung eines Projektzeitplans mit Meilensteinen, Ressourcenmanagement)
- b) Nutzung und Weiterentwicklung bestehender Netzwerke (z.B. Etablierung einer projektbegleitenden und weiterführenden Arbeitsgruppe zur Förderung des Wissens- und Ressourcenaustausch zwischen den Akteuren)
- c) Unterstützung der beteiligten Leistungsträger in diversen Bereichen (z.B. Begleitung von Fördermittelanträgen für private und öffentliche Antragsteller)
- d) Projektüberwachung (kontinuierliches Monitoring und Evaluierung der Meilensteine und Maßnahmen)

→ *Detaillierte Ausführungen zu den möglichen Aufgabenbereichen siehe nächste Folie*

### Starter-Projekt 1: Schaffung eines Umsetzungsmanagements

#### Mögliche Maßnahmen

#### Detaillierte Ausführungen zu den möglichen Aufgabenbereichen

##### **a) Projektplanung und -Koordinierung**

Die Umsetzungsmanager ist für die Steuerung der laufenden Aktivitäten zuständig und agiert als zentraler Ansprechpartner für alle Beteiligten. Die wesentlichen Aufgaben der Projektplanung- und Koordinierung bestehen u.a. in der Erstellung eines Zeitplans mit definierten Meilensteinen, der Bestimmung der benötigten Ressourcen (z.B. Mobilisierung privater und öffentlicher (dauerhafter) Investitionen, Absicherung der rechtlichen Rahmenbedingungen) sowie der Festlegung einer Kommunikationsstruktur.

##### **b) Nutzung und Weiterentwicklung bestehender Netzwerke**

Im Rahmen der Umsetzung ist u.a. die Etablierung einer projektbegleitenden und weiterführenden Arbeitsgruppe zur Förderung des Wissens- und Ressourcenaustausch zwischen den Akteuren angedacht. Diese Aufgabe zielt darauf ab, langfristig ein starkes Netzwerk aus verschiedenen Stakeholdern wie u.a. aus Tourismusorganisationen, Energieversorgern, Ladesäulenanbietern und weiteren Dienstleistern in der Havelregion aufzubauen. Das Netzwerk soll den Wissens- und Ressourcenaustausch zwischen den Akteuren fördern und eine enge Zusammenarbeit bei der Entwicklung und Umsetzung weiterer Projekte ermöglichen. Dadurch wird nicht nur die Effizienz des Projekts zur neuen Ladeinfrastruktur gesteigert, sondern auch eine nachhaltige Basis für zukünftige Entwicklungen in der Region geschaffen.

### Starter-Projekt 1: Schaffung eines Umsetzungsmanagements

#### Mögliche Maßnahmen

#### **c) Unterstützung der beteiligten Leistungsträger in diversen Bereichen**

Eine wesentliche Aufgabe des Umsetzungsmanagers ist die Funktion als zentraler Ansprechpartner. Er ist somit verantwortlich für die Unterstützung der beteiligten Akteure in diversen Bereichen im Verlauf des Prozesses. Dazu gehört insbesondere die Unterstützung im Bezug auf das Starter-Projekt „Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur“: z.B. allgemeine Beratung im Bezug auf das Thema E-Mobilität, Begleitung von Fördermittelanträgen für private und öffentliche Antragsteller.

#### **d) Projektüberwachung**

Diese Aufgabe sieht die regelmäßige Analyse und Bewertung der umgesetzten Maßnahmen vor. Durch ein regelmäßiges Monitoring und eine Evaluierung dessen können die Fortschritte des Projekts in Bezug auf den Aufbau der Ladeinfrastruktur, die Einbindung lokaler Akteure sowie die Entwicklung des nachhaltigen Wassertourismus objektiv gemessen werden. Zudem ermöglicht es die frühzeitige Identifikation von Herausforderungen und Erfolgen, was eine Anpassung der Strategien zur Sicherung der Effektivität erlaubt. Diese regelmäßige Überprüfung trägt dazu bei, dass das Projekt auf Kurs bleibt, flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren kann und die gesteckten Ziele innerhalb der geplanten Fristen erreicht werden.

### Starter-Projekt 1: Schaffung eines Umsetzungsmanagements

#### Zusammenfassung der nächsten Schritte für Starter-Projekt 1

##### Nächste Schritte/ Meilensteine

- Festlegung der erforderlichen personellen Kapazitäten
- Definition der Aufgabenbereiche
- Etablierung einer Arbeitsgruppe
- Erstellung eines Umsetzungs-Projektplans
- Begleitung/ Akquirierung von Fördermitteln für die Ladeinfrastruktur

## Starter-Projekt 1: Schaffung eines Umsetzungsmanagements

Herausforderungen	Effekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Personalressourcen</li> <li>– Langfristige Finanzierung</li> <li>– Akzeptanz der beteiligten Akteure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zentraler Ansprechpartner</li> <li>– Effiziente Zielerreichung (Effizienzsteigerung)</li> <li>– Verbesserung der Koordination und Kommunikation</li> <li>– Vernetzung der Akteure</li> </ul>
<b>Verantwortung federführend (Empfehlung)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wasserrevier-Initiativen WIR und FUN</li> </ul>
<b>Einzubeziehende Akteure und Institutionen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kommunen</li> <li>– Leistungsträger (Verbände, Vereine)</li> <li>– Wasserrevier-Initiative WIN</li> <li>– Lokale Aktionsgruppen im Projektgebiet (LAG Fläming-Havel e.V., LAG Havelland e.V.)</li> <li>– Ämter/ Behörden und Regierung auf kommunaler, Landes- und Bundesebene (z.B. Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Wirtschaftsförderung Land Brandenburg, Wirtschaftsförderung der Landkreise und kreisfreien Städte in der Region, etc.)</li> </ul>

### Starter-Projekt 2: Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur

#### Kurzbeschreibung

Die Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg zielt darauf ab, eine effiziente, nutzerfreundliche und flächendeckende Versorgung für touristische E-Mobilität auf dem Wasser zu gewährleisten. Bei der Umsetzung dieses Starter-Projektes sollte das geschaffene Umsetzungsmanagement im Wesentlichen unterstützen. Sollte dieses nicht zu Stande kommen, kann dieses Projekt auch von anderen Einheiten umgesetzt werden. Dabei liegt der Fokus auf der sorgfältigen Auswahl von passenden Standorten, um eine umfassende Abdeckung (mind. alle 30 Km) entlang der touristischen Routen sicherzustellen. Technische Standards und Kapazitätsanforderungen werden dabei berücksichtigt, um eine hohe Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Ladepunkte zu garantieren. Zudem wird die Anbindung an überregionale Netze, insbesondere in Richtung Berlin und den benachbarten Regionen, in die Planung einbezogen, um eine nahtlose Integration und optimale Nutzung der Infrastruktur für den Nutzer zu ermöglichen. Synergieeffekte und Kooperationsmöglichkeiten hinsichtlich der aktuellen Planungen der Wasser-Initiative WIN sind dringend zu berücksichtigen.

## Starter-Projekt 2: Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur

### Mögliche Maßnahmen

#### **1. Bedarfsanalyse und Standortbestimmung**

Diese Maßnahme dient der Ermittlung des Bedarfs an Ladeinfrastruktur in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg. Dabei gilt es zunächst den Bootsverkehr zu analysieren: wie viele und welche Art von E-Booten sind aktuell und in Zukunft im Revier unterwegs werden und welche Ausstattung benötigen diese (u.a. Größe der Boote, Art der Batterie, etc.). Ebenfalls von Nutzen sind Informationen zur Streckenfrequentierung. Ein weiterer Schritt ist die Bestimmung der Abstände zwischen den Ladepunkten, um den Reichweitenanforderungen der E-Boote zu entsprechen (Empfehlung mind. alle 30 Wasserkilometer). Anschließend werden aus den Erkenntnissen der Analyse die optimalen Standorte und die Anzahl der neuen Ladepunkte definiert. Diese sollten sinnvollerweise an gut frequentierten Marinas, Häfen, Anlegestellen und touristisch attraktiven Orten (u.a. Gastronomie, Einzelhandel, etc.) entlang der Wasserstraßen gewählt werden und eine leichte Zugänglichkeit gewährleisten, um gleichzeitig die Wertschöpfung in der Region anzukurbeln.

→ Siehe Kapitel „Bestandsaufnahme und Trends“ für erste Hinweise zu den genannten Aspekten

#### **2. Kontaktaufnahme mit den Hafен- und Marinainhabern und Ortsbegehung**

Um die definierten Standortkriterien zu erfüllen sind Vor-Ort-Begutachtungen (bestenfalls gemeinsam mit Elektrotechnikern → Achtung: hier entstehen bereits Kosten) und Gespräche mit den Inhabern der Häfen/ Marinas durchzuführen, um den Status Quo zu überprüfen (Ausstattung, Stromversorgung, etc.) und das Interesse abzufragen. Ohne die Einbindung/ Mitnahme der Inhaber der Häfen/ Marinas, ist eine erfolgreiche Umsetzung nicht möglich.

Mit der Unterstützung von Experten aus der Region wurden neun beispielhafte Standorte für eine neue Ladeinfrastruktur in einer Übersichtskarte dargestellt. Die Angaben haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und sind lediglich als mögliche Orientierung gedacht. Bestenfalls sollten zusätzliche Standorte mit geringeren Distanzen eingeplant werden.

### 1. Marina am Tiefensee

→ Streckenlänge: ca. 19 Km, Fahrtzeit: 1:16h

### 2. Marina Zernsee

→ Streckenlänge: ca. 12 Km, Fahrtzeit: 0:44h

### 3. Steganlage Ketzin/ Havel

→ Streckenlänge: ca. 30 Km, Fahrtzeit: 1:41 h

### 4. Stadtmarina Brandenburg oder Wasserwanderrastplatz Packhofufer

→ Streckenlänge: ca. 31 Km, Fahrtzeit: 2:19h

### 5. Marina Brandenburg

→ Streckenlänge: 14,3 Km, Fahrtzeit: 0:56h

### 6. Gasthof Milow oder Marina Premnitz

→ Streckenlänge: ca. 20 Km, Fahrtzeit: 1:20h

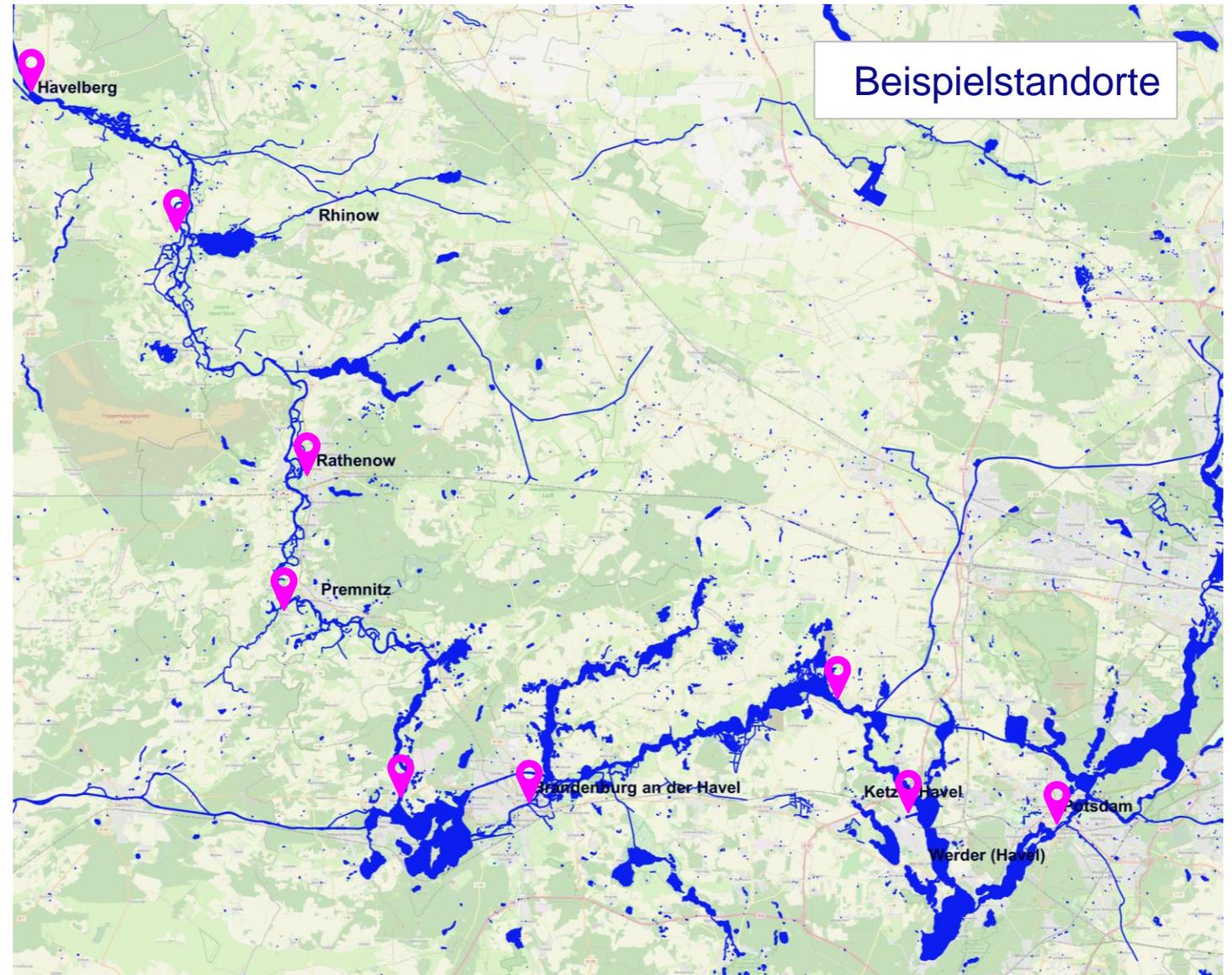
### 7. Am Alten Hafen Rathenow

→ Streckenlänge: ca. 29 Km, Fahrtzeit: 1:54h

### 8. Hafen Garz

→ Streckenlänge 17 Km, Fahrtzeit 1:07h

### 9. Yachthafen Havelberg



**Abb. 23 Beispielstandorte neue Ladeinfrastruktur im Untersuchungsgebiet**

Quelle: Eigene Darstellung, inspektour GmbH, 2024, Software: QGIS

### Starter-Projekt 2: Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur

#### Mögliche Maßnahmen

#### **3. Technologische Planung**

Im Anschluss an die Bedarfs- und Standortanalyse gilt es die technischen Aspekte zu planen. Dazu gehört u.a. die Auswahl der passenden Ladetechnologie. Diese sind abhängig von den technischen Anforderungen der E-Boote und den Ladegeschwindigkeiten: AC-Ladung (Wechselstrom): niedrigere Kosten, längere Ladezeiten (u.a. über Nacht) / DC-Schnellladestationen (Gleichstrom): schnelleres Laden, höhere Investitionskosten. Es ist darauf zu achten, möglichst universelle Steckersysteme (z.B. Typ 2 Stecker für AC-Ladungen oder CCS für Schnellladungen) zu verwenden. Je nach Größe und Leistung der E-Boote können unterschiedliche Ladeleistungen erforderlich sein (z.B. 11 kW für kleinere Boote, 50-100 kW für größere E-Boote). Wichtig ist, dabei auch die zukünftigen Entwicklungen der Bootsmodelle oder verbesserte Akkutechnologien zu berücksichtigen, damit die Ladeinfrastruktur zukunftsfähig aufgestellt ist. Außerdem ist es notwendig, die Kapazitäten des Stromnetzes an den geplanten Standorten zu ermitteln, da ggf. Infrastrukturausbauten oder Verstärkungen erforderlich sind. Dabei ist auch gleichzeitig die Energiequelle zu berücksichtigen. Insgesamt ist es sinnvoll, die technische Struktur der WIN-Initiative zu berücksichtigen, um überregional einheitliche Standards für die Nutzer bieten zu können.

→ Weitere Informationen zu den technischen Voraussetzungen sind im Kapitel „Marktentwicklung“ zu finden.

### Starter-Projekt 2: Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur

#### Mögliche Maßnahmen

#### **4. Einbindung lokaler Akteure und Berücksichtigung bestehender Planungen**

Diese Maßnahme hat zum Ziel, lokale Akteure wie u.a. Kommunen, Marinas, Energieversorger, Ladesäulenanbieter, Tourismusbetriebe, Umweltorganisationen und weitere aktiv in den Planungsprozess für die Ladeinfrastruktur einzubeziehen. Durch Informationsveranstaltungen und thematisch passenden Workshops wird das Fachwissen und die Unterstützung dieser Akteure genutzt, um die Planung der Ladestationen optimal an die spezifischen regionalen Gegebenheiten anzupassen. Die Einbindung der lokalen Akteure fördert nicht nur eine höhere Akzeptanz des Projekts, sondern erhöht auch die Wahrscheinlichkeit einer reibungslosen Integration der neuen Infrastruktur in die bestehenden Strukturen der Region. Ebenfalls zu berücksichtigen sind bestehende Planungen, wie z.B. regionale Entwicklungspläne und Energieversorgungskonzepte. Dies benötigt die Abstimmung mit örtlichen Planungsbehörden und Versorgungsunternehmen.

### Starter-Projekt 2: Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur

#### Mögliche Maßnahmen

#### **5. Beantragung von Fördermitteln und Ausschreibung**

Da die Finanzierung eines der größten Herausforderungen für die Umsetzung des Projekts darstellt, ist eine Option die Fördermittelakquise, um die finanzielle Grundlage des Projekts zu sichern. Diese Maßnahme umfasst die Identifizierung geeigneter Förderprogramme, sowie die gezielte Beantragung dieser finanziellen Mittel. Eine Möglichkeit könnte die Förderung über ein LEADER-Projekt sein. Um einen Fördermittelantrag stellen zu können, ist eine konkrete Kostenaufstellung notwendig (z.B.: Standort A: Ladesäule €, Tiefbauarbeiten €, Wartungskosten pro Jahr €). Bestenfalls ist auch die zukünftig geplante Betreiberstruktur bereits festgelegt und abgestimmt. Betreiber könnten beispielsweise die Stadtwerke sein (Gespräche führen). Dabei ist eine gemeinsame Bewerbung mehrerer Marinas sinnvoll, um die Schaffung der Ladeinfrastruktur im selben Zeitraum und flächendeckend vorantreiben zu können. Eine andere Variante wäre die gemeinsame Finanzierung des Projektes als Co-Finanzierung. Somit würden mehrere Parteien (z.B. Kommunen, private Unternehmen, etc.) die finanziellen Mittel teilen. Eine andere Möglichkeit könnte sein, für die Marinas lediglich Aufklärungsarbeit zu leisten, damit diese sich bei Interesse anschließend eigenständig auf Förderprogramme bewerben können (z.B. Netzwerktreffen, Zusammenstellung der Formulare, etc.). Bei dieser Variante kann eine gleichzeitige Umsetzung jedoch nicht gewährleistet werden. Des Weiteren gilt es zu prüfen, ob eine Fördermöglichkeit über das Programm Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) möglich wäre, indem eine Kombination aus der Modernisierung einer Marina inklusive der Installation von Ladeinfrastruktur beantragt wird. Hierbei zu beachten ist zum einen die Mindestinvestition in Höhe von 60.000€ und zum anderen, dass jede Marina einen eigenen Projektantrag stellen müsste. Nach erfolgreicher Beantragung der Fördermittel wird im nächsten Schritt eine Ausschreibung veröffentlicht, auf der sich die unterschiedlichen Ladesäulenanbieter bewerben können.

### Starter-Projekt 2: Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur

Anschlussmaßnahmen

Planung



Umsetzung

*Wenn die vorab genannten Maßnahmen erfolgreich durchgeführt wurden, kann es in die konkrete Umsetzungsphase gehen: Installation der Ladeinfrastruktur sowie Instandhaltung und Monitoring.*

#### **6. Installation der Ladeinfrastruktur**

Die enge Zusammenarbeit mit Ladesäulenanbietern und regionalen Energieversorgern ist unabdingbar, um die technische Umsetzung der Ladeinfrastruktur in der Havelregion sicherzustellen. Somit kann gewährleistet werden, dass die Ladepunkte zuverlässig betrieben werden können und die notwendige Energieinfrastruktur vorhanden ist, um den Bedürfnissen der Nutzer gerecht zu werden und einen reibungslosen Betrieb der Ladeinfrastruktur sicherstellen zu können. Dabei gilt es zu prüfen, welche Genehmigungen für den Bau und Betrieb der Ladeinfrastruktur erforderlich sind und sicherzustellen, dass geltende Sicherheitsstandards eingehalten werden. Die Installation kann insgesamt etwa ein Jahr dauern.

#### **7. Instandhaltung und Monitoring**

Ein zentraler Bestandteil ist die Schaffung von Wartungsverträgen (z.B. mit den Anbietern der Ladestationen oder externen Wartungsfirmen), die sicherstellen, dass diese für die regelmäßige Wartung, technische Überprüfung und Reparaturen verantwortlich sind. Durch diese vertragliche Regelung wird gewährleistet, dass defekte Teile umgehend ausgetauscht und die Ladestationen dauerhaft funktionsfähig bleiben. Dies ist entscheidend, um die langfristige Zuverlässigkeit der Ladeinfrastruktur sicherzustellen und den Anforderungen der sich weiterentwickelnden E-Mobilität auf dem Wasser gerecht zu werden. Ein regelmäßiges Monitoring und eine Nutzungsdatenanalyse kann außerdem Informationen zur Auslastung erfassen, um Verbesserungen zu identifizieren.

### Starter-Projekt 2: Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur

#### Zusammenfassung der nächsten Schritte für Starter-Projekt 2

##### Nächste Schritte/ Meilensteine

- Durchführung einer Bedarfs- und Standortanalyse
- Gespräche mit Hafen- und Marinainhabern und LAGs sowie Anbietern von Ladeinfrastruktur
- Fördermittelrecherche und Beantragung
- Ausschreibung Ladesäulenanbieter
- Fertigstellung und Inbetriebnahme erster Ladestationen

## Starter-Projekt 2: Detailplanung der neuen Ladeinfrastruktur

Herausforderungen	Effekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Standortauswahl</li> <li>– Technische Kompatibilität (Anbindung an die Netzversorgung)</li> <li>– Genehmigungsverfahren</li> <li>– Langfristige Instandhaltung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Förderung der E-Mobilität auf dem Wasser</li> <li>– Imagesteigerung der Region</li> <li>– Langfristige Nachhaltigkeit durch zukunftsorientierte Investition</li> <li>– Verbessertes Besuchserlebnis</li> <li>– Beitrag zur Wertschöpfung</li> <li>– Wettbewerbsvorteile</li> </ul>
<b>Verantwortung federführend (Empfehlung)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hafen- und Marinainhaber</li> <li>– Kommunen</li> <li>– Wasserrevier-Initiativen WIR und FUN</li> </ul>
<b>Einzubeziehende Akteure und Institutionen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ämter/ Behörden und Regierung auf kommunaler, Landes- und Bundesebene</li> <li>– Bootshersteller und –verleiher</li> <li>– Ladesäulenanbieter</li> <li>– Tourismusverbände und –unternehmen</li> <li>– Wassersportvereine und –verbände</li> <li>– Umweltorganisationen</li> <li>– Stadtwerke</li> </ul>

## Starter-Projekt 3: Kommunikationsoffensive

<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Die Kommunikationsoffensive im Rahmen des Projekts zur touristischen E-Mobilität in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg zielt in erster Linie darauf ab, lokale Betriebe von den langfristigen Vorteilen der Elektromobilität im Wassertourismus zu überzeugen. Durch gezielte Informationskampagnen soll verdeutlicht werden, dass der Umstieg auf Elektromobilität einen nachhaltigen und wirtschaftlichen Mehrwert für die Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg schafft. Dabei spielt die Kooperation der verschiedenen wasserbezogenen Tourismusakteuren eine zentrale Rolle. Im nächsten Schritt ist eine Kommunikationsstrategie für die potenziellen Nutzer zu erstellen (Schaffung digitaler Strukturen, Marketingaktivitäten in verschiedenen Kanälen, Öffentlichkeitsarbeit). Die Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit dem Tourismusverband Havelland e.V. durchzuführen und auf bereits vorhandenen Strukturen aufzubauen.</p>
<b>Mögliche Maßnahmen</b>	<p><b>1. Informationskampagne für lokale Betriebe/ Checkliste</b></p> <p>Diese Maßnahme umfasst die Durchführung einer Informationskampagne für lokale Betriebe in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg. Die Kampagne kann durch Workshops, Flyer, Newsletter und persönliche Gespräche umgesetzt werden. Beispielsweise findet einmal pro Jahr eine wassertouristische Schulung, organisiert vom Tourismusverband Havelland e.V., statt (nächster Termin im Dezember 2024). Auf dieser Veranstaltung sollte das Thema E-Mobilität auf dem Wasser in der Region vorgestellt werden, da ein guter Querschnitt an relevanten Akteuren vor Ort sein wird. Außerdem sollte der aktuelle Status Quo der E-Mobilität auf passenden Branchentreffen vorgestellt werden (z.B. Erfahrungsaustausch Wassertourismus der IHK). Die Einbindung und Information der lokalen Betriebe sorgt für deren Unterstützung und stärkt die regionale Akzeptanz der E-Mobilität. Eine weitere Idee ist die Erstellung einer Checkliste „Installation von Ladeinfrastruktur für E-Boote“ für Hafen-/ Marinainhaber (Anforderungen für eine Ladesäule, Gesetzliche Rahmenbedingungen, konkreter Ansprechpartner, etc.)</p>

### Starter-Projekt 3: Kommunikationsoffensive

#### Mögliche Maßnahmen

#### **2. Schaffung eines digitalen Informations-, Reservierungs- und Bezahlsystems**

Die digitale Sichtbarkeit der neuen Ladepunkte spielt eine zentrale Rolle, um die Nutzererfahrung zu verbessern und die Effizienz der Infrastruktur zu steigern. Eine Echtzeit-Anzeige der Verfügbarkeit von Liegeplätzen mit Lademöglichkeiten sorgt dafür, dass Bootsfahrer stets wissen, wo sie freie Liegeplätze und Ladepunkte finden können. Dies könnte durch die Integration der Ladepunkte in bereits etablierte Navigationssysteme und Apps wie die ADAC-Skipper App oder Boatpark erfolgen. Solche Plattformen bieten bereits eine breite Nutzerbasis, wodurch die Reichweite und Zugänglichkeit der Ladepunkte erhöht werden kann. Die digitale Sichtbarkeit erleichtert den Zugang für Besucher, verbessert das Nutzererlebnis und sorgt dafür, dass alle relevanten Informationen zentral verfügbar sind, was die Akzeptanz und Nutzung steigert. In dem Zuge ist auch die Etablierung eines Reservierungssystem zu empfehlen, damit die Nutzer im Voraus einen Ladeplatz buchen und Wartezeiten vermeiden können.

Ein weiteres Kernelement für den Erfolg der Ladeinfrastruktur ist die Einführung eines einheitlichen, transparenten und benutzerfreundlichen Bezahlungssystem. Dabei kann die Zahlung an den Ladestationen z.B. über eine mobile App oder RFID-Karten erfolgen. Das Preismodell kann auf verschiedenen Faktoren basieren, z. B. auf der verbrauchten Energie (kWh), der Ladezeit oder einer Kombination beider. Nach Abschluss des Ladevorgangs wird der Betrag automatisch abgebucht, wobei Nutzer in Echtzeit über den verbrauchten Strom und die Kosten informiert werden.

### Starter-Projekt 3: Kommunikationsoffensive

#### Mögliche Maßnahmen

#### **3. Kooperationen zwischen den verschiedenen wasserbezogenen Tourismusakteuren**

Diese Maßnahme zielt darauf ab, strategische Partnerschaften mit verschiedenen Tourismusakteuren zu verstärken und aufzubauen (u.a. Tourismusverband Havelland e.V., Wasser-Initiativen WIR, FUN, WIN). Gemeinsame Marketingmaßnahmen (u.a. Social-Media-Kanäle, Webseiten, Informationsveranstaltungen, Messeauftritte etc. können genutzt werden, um auf die E-Mobilitätsangebote in der Region aufmerksam zu machen. Dabei gilt es das Thema zentral und gemeinsam voranzubringen, um Doppelstrukturen zu vermeiden.

#### **4. Langfristige Öffentlichkeitsarbeit**

Diese Maßnahme beschreibt eine aktive Pressearbeit sowie die Zusammenarbeit mit regionalen und überregionalen Medien (z.B. Maz, Meetingpoint etc.), um die Sichtbarkeit der neuen E-Mobilitätsprojekte in der Havelregion zu steigern. Dabei sind insbesondere die Fachmedien, wie z.B. Yacht, Segelreport, float, Boot-Magazin etc. mit einzubeziehen. Pressemitteilungen, Interviews und Berichterstattung in Printmedien, Online-Portalen und im Rundfunk sollen genutzt werden, um die Öffentlichkeit über die neuen Angebote zu informieren. Eine starke Medienpräsenz hilft dabei, die Bekanntheit des Projekts zu erhöhen und das Interesse an den E-Mobilitätslösungen zu wecken.

### Starter-Projekt 3: Kommunikationsoffensive

#### Mögliche Maßnahmen

#### **5. Etablierung eines laufenden E-Mobilitätsberichts (Online-Dashboard)**

Diese Maßnahme sieht die Erstellung und Veröffentlichung eines jährlichen Berichts vor, der den Fortschritt und die Erfolge des Projekts zur E-Mobilität in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg dokumentiert. Der Bericht wird umfassende Informationen über die Anzahl und Nutzung der Ladeinfrastruktur, die erzielten Umwelteffekte, die Beteiligung der lokalen Akteure sowie das Feedback der Nutzer enthalten. Durch regelmäßige Berichterstattung werden Transparenz und Vertrauen in das Projekt gefördert und gleichzeitig eine Grundlage für zukünftige Planungen und Anpassungen geschaffen.

### Starter-Projekt 3: Kommunikationsoffensive

#### Zusammenfassung der nächsten Schritte für Starter-Projekt 3

##### Nächste Schritte/ Meilensteine

- Informationskampagnen für lokale Betriebe
- Schaffung eines digitalen Informations-, Reservierungs- und Bezahlsystems
- Verfassung von Pressemitteilung
- Kontaktaufnahme mit Tourismusorganisationen
- Entwicklung von zielgerichteten Informationsmaterialien (Flyer, Broschüren, etc.)

## Starter-Projekt 3: Kommunikationsoffensive

Herausforderungen	Effekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Medienaufmerksamkeit</li> <li>– Langfristigkeit</li> <li>– Ansprache von unterschiedlichen Zielgruppen</li> <li>– Finanzielle Ressourcen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Steigerung der Sichtbarkeit des Projekts und der Havelregion</li> <li>– Verstärktes Bewusstsein für E-Mobilität auf dem Wasser</li> <li>– Steigerung der Attraktivität der Havelregion als touristische Destination</li> <li>– Wettbewerbsvorteil</li> </ul>
<b>Verantwortung federführend (Empfehlung)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– FUN-Revier</li> <li>– WIR-Revier</li> </ul>
<b>Einzubeziehende Akteure und Institutionen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Stadtmarketing- und Tourismusgesellschaft Brandenburg an der Havel mbH</li> <li>– Tourismus Marketing Brandenburg GmbH</li> <li>– Tourismusverband Havelland e.V.</li> <li>– Lokale Betriebe</li> <li>– IHK</li> <li>– Regionale Presse</li> </ul>

### Weitere Projekt- und Maßnahmenideen

Angebot und  
Infrastruktur

Organisation,  
Kooperation und  
Finanzierung

Kommunikation  
und Marketing

- Bau zusätzlicher (Gast-)Liegeplätze/ Anlegemöglichkeiten in den Häfen/ Marinas
- Bereitstellung von einheitlichen Informationsschildern/ Übersichtskarten in den Häfen/ Marinas (verbesserte Besucherlenkung)
- Besondere Pakete/ Rabatte für E-Boot Nutzer (z.B. vergünstigte Lademöglichkeit, Gastrogutschein, etc.)
- Bereitstellung von E-Mobilitätslösungen an den Häfen/ Marinas mit neuer Ladeinfrastruktur (E-Roller, E-Bikes)
- Kombinationsangebote von touristischen Dienstleistern in Bezug auf E-Mobilität auf dem Wasser (z.B. Tourenangebote Elektroboot & Stadtführung, Thementouren) → auch mit den angrenzenden Revieren
- Einsatz von erneuerbaren Energien an den Häfen/ Marinas: z.B. Einrichtung von Photovoltaikanlagen
- Etablierung von Schnellladelösungen (erst zu einem späteren Zeitpunkt)
- Durchführung einer detaillierten Zielgruppenanalyse

### Weitere Projekt- und Maßnahmenideen

Angebot und  
Infrastruktur

Organisation,  
Kooperation und  
Finanzierung

Kommunikation  
und Marketing

- Konkrete Zeitplanung des Infrastrukturausbaus (Liegeplätze, Ladeinfrastruktur, etc.)
- Durchführung regelmäßiger Arbeitsgruppentreffen (Kommunen, Leistungsträger, etc.)
- Gespräche/ Austausch mit E-Boot-Herstellern, E-Ladesäulenanbietern, Energieversorgern, etc.
- Regelmäßige Überprüfung neuer Förderprogramme im Bereich E-Mobilität
- Prüfung verschiedener Finanzierungsmöglichkeiten für weitere Maßnahmen (u.a. Crowdfunding-Kampagnen, Public-Private-Partnerships, etc.)
- Prüfen von möglichen Kooperationen mit der WIN-Region und anderen Wasserrevieren
- Motivation/ Unterstützung privater Investoren zur Umrüstung/ Ausbau der E-Mobilität (z.B. Informationskampagnen)
- Etablierung eines nachhaltigen Netzwerks (als Austauschprogramm mit anderen Regionen und Ländern)
- Kooperationen mit Universitäten/ Hochschulen (z.B. Seminare zur E-Mobilität auf dem Wasser)
- Regelmäßige Überprüfung von neuen Trends und Marktentwicklungen im Bereich E-Mobilität im maritimen Bereich (u.a. Teilnahme an internationalen Events)
- Einrichtung von Schulungs-/ Weiterbildungsprogrammen für Dienstleister mit Bezug zur E-Mobilität

### Weitere Projekt- und Maßnahmenideen

Angebot und  
Infrastruktur

Organisation,  
Kooperation und  
Finanzierung

Kommunikation  
und Marketing

- Festlegung einer übergreifenden Kommunikationsstrategie (Kernbotschaften, Corporate Design, Kommunikationskanäle, etc. )  
→ z.B. Marketing-Slogans wie "Zurück zum Sound/ Klang der Natur“, „Greenhafen“) → Zusammenarbeit mit dem Tourismusverband Havelland e.V.
- Online-Darstellung von Informationen und Angeboten zum Thema E-Mobilität im gesamten Revier
- Durchführung von Social-Media-Kampagnen (z.B. Kooperation mit einem Influencer „Tour mit E-Boot durch die Region“)
- Ausarbeitung einer neuen Revierkarte zur E-Infrastruktur in der Region (Ergänzung zur App)
- Qualitätssiegel für nachhaltigen Wassertourismus (Zertifizierung E-Boote/ Häfen / Marinas)
- Regelmäßige, übergreifende Informationsveranstaltung für Leistungsträger und Kommunen
- Aufklärung- und Sensibilisierungskampagnen zum Thema E-Mobilität für die Nutzer/ Bürger
- Präsenz und Besuch auf Messen/ Kongressen/ Events
- Organisation von Ideenwettbewerben (weitere Ideensammlung/ kreativer Ansätze für E-Mobilität auf dem Wasser)

### Fazit und Ausblick

Das vorliegende Konzept zur Förderung und zum Ausbau der touristischen E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg macht deutlich, dass die Relevanz der Thematik E-Mobilität auf dem Wasser gestiegen ist und sich stetig weiterentwickelt – Weg vom Verbrenner, hin zu E-Motoren. Da sich die potenziell betroffenen Akteure in der Region leider nur in relativ geringem Umfang in den Erstellungsprozess dieser Konzeption eingebracht haben, wird es in der nahen Zukunft verstärkt darauf ankommen, sie von dem Zukunftsnutzen der neuen Technologie zu überzeugen.

Angesichts der drängenden Herausforderungen des Klimawandels, der immer strengeren Umweltauflagen und des technologischen Fortschritts wird der Übergang zu elektrischen Antrieben im maritimen Bereich zukünftig unverzichtbar sein. Sowohl für die Touristen als auch für die Einheimischen bringt die Umstellung außerdem positive Effekte mit sich. Vor allem wird der Lärmpegel deutlich gesenkt, was zu einer ruhigeren Umgebung führt und die Verbindung zur Natur stärkt. Gleichzeitig wird dem zunehmenden Bedürfnis nach umweltfreundlichen und naturorientierten Angeboten entsprochen.

Demzufolge ist es der folgerichtige Schritt, eine nachhaltigere und umweltfreundliche Mobilität auf dem Wasser in der Havelregion zu fördern. Um sich als Region erfolgreich zu positionieren ist es dringend notwendig, die passende Infrastruktur für die Nutzer bereitzustellen. Dieses Konzept stellt eine Grundlage und Orientierungshilfe für die Politik und Leistungsträger in der Region dar und zeigt erste Entwicklungsperspektiven auf.

### Fazit und Ausblick

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden basierend auf den Erkenntnissen aus dem Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Profil ein Leitbild sowie wesentliche Zielsetzungen und Handlungsfelder für die Weiterentwicklung definiert. Der Wunsch ist es, dass Gebiet zu einem Vorbild für ein emissionsarmes Revier zu entwickeln, indem eine klimafreundliche und flächendeckende Mobilität auf dem Wasser ermöglicht wird. Um dieses Ziel erreichen zu können, sind verschiedenen Maßnahmen erforderlich, wie u.a. der Ausbau einer übergreifenden E-Ladeinfrastruktur im Revier. Dies ist die Grundvoraussetzung, damit die E-Mobilität im Revier akzeptiert und erhöht wird, wie auch der ADAC oder der BVWW regelmäßig bestätigt (u.a. erst kürzlich auf der Messe Interboot in Friedrichshafen 2024).

Demzufolge sind in dem Konzept drei Starter-Projekte definiert worden, die möglichst zeitnah umgesetzt werden sollen, um die E-Mobilität auf dem Wasser erfolgreich vorantreiben zu können. Das benötigte Umsetzungsmanagement soll im Rahmen der Möglichkeiten von den Wasserrevier-Initiativen WIR und FUN gestellt werden und die Koordinierung der Weiterentwicklung übernehmen. Dabei gilt es zunächst, eine Detailplanung der Ladeinfrastruktur durchzuführen. Ebenso entscheidend ist die Kommunikationsoffensive nach innen und außen, um alle beteiligten Akteure und die Nutzer aktiv im Prozess mitzunehmen.

### Fazit und Ausblick

Das Konzept wurde am 12. November 2024 im Rahmen der öffentlichen Infoveranstaltung „Zukunft der E-Mobilität auf dem Wasser“ im Technologie- und Gründerzentrum in Brandenburg an der Havel vorgestellt. Anschließend fand ein interaktiver und konstruktiver Austausch statt. An der Veranstaltung nahmen neben den Vertretern von Land, Kommunen, privaten Unternehmen und Wassersportlern auch Unternehmen teil, die bereits auf E-Mobilität umgerüstet haben oder wichtige Bestandteile für die Umrüstung zur E-Mobilität anbieten. Es wurde deutlich, dass die Weiterentwicklung der Elektromobilität auf dem Wasser auf breite Zustimmung stößt und dringend gefördert werden sollte.

Im Nachgang der Infoveranstaltung wurde erneut eine kurze Online-Abfrage mit Fragen zur aktuellen Marktlage (Ausstattung Stege, Boote, etc.) und Wünschen für die Zukunft an die Teilnehmenden gesendet. Die Ergebnisse bestätigten erneut das Interesse an einer Förderung und Weiterentwicklung der E-Mobilität auf dem Wasser. Es wurden außerdem zusätzliche Hinweise gegeben, dass es an den Standorten im Untersuchungsgebiet verschiedene Kategorien an Lademöglichkeiten sowohl für Gastlieger als auch Wasserwanderer (Schnellladesäulen) geben sollte. Des Weiteren ist eine verstärkte Vermarktung des Themas E-Mobilität auf dem Wasser in der Region dringend umzusetzen, um aufzuzeigen, was die Region zu bieten hat.

Wichtig ist es zu starten und die Starter-Projekte Schritt für Schritt umzusetzen. Der Umsetzungsprozess bietet die Möglichkeit, sich als Modellregion und Vorreiter im Bereich E-Mobilität auf dem Wasser einen Namen zu machen.

IMPRESSUM

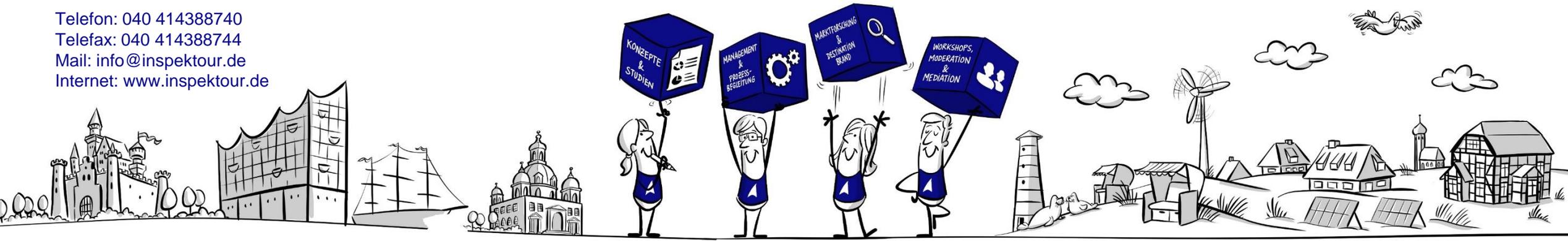
## DISCLAIMER COPYRIGHT – alle Rechte vorbehalten

Das vorliegende Dokument stellt die zusammengefassten Arbeitsergebnisse des Konzepts zur Förderung und zum Ausbau der touristischen E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und der Hansestadt Havelberg dar.

inspektour übernimmt keine Verantwortung oder Haftung für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten, sowie für Folgeschäden oder Verluste, die aus diesem Konzept resultieren könnten. Die Inhalte des Dokuments sind geistiges Eigentum des Auftraggebers, der beteiligten Steuerungsgruppe sowie von inspektour. Die verwendeten Bilder dienen lediglich Illustrationszwecken. Sie stehen nicht zur Publikation frei. Fotos ohne Quellenangabe sind entweder Creative Commons ([www.pixabay.de](http://www.pixabay.de)) oder gehören der inspektour GmbH.

inspektour GmbH  
Tourismus- und Regionalentwicklung  
Osterstraße 124  
20255 Hamburg

Telefon: 040 414388740  
Telefax: 040 414388744  
Mail: [info@inspektour.de](mailto:info@inspektour.de)  
Internet: [www.inspektour.de](http://www.inspektour.de)



# QUELLENVERZEICHNIS

## Quellen

13. Erfahrungsaustausch, 2024: „Wassertourismus – Charterboottourismus“ in Brandenburg

ADAC, 2024: Positionspapier Wassertourismus in Deutschland nachhaltig voranbringen

BTE Tourismus- und Regionalberatung, 2024: Gutachten zur Klimafolgenanpassung in Brandenburg

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 2022: Masterplan Freizeitschifffahrt

European Boating Industry, 2023: The future of sustainable onwater propulsion

Flusslandschaft Untere Havelniederung, 2021: Wasserwanderkarte „Flusslandschaft Untere Havelniederung“

inspektour (international) GmbH / IMT der FH Westküste / IMT der FH Westküste, 2019: DESTINATION BRAND Studie „Havelland“

inspektour (international) GmbH / IMT der FH Westküste / IMT der FH Westküste, 2021: DESTINATION BRAND Studie „Havelland“

inspektour (international) GmbH / IMT der FH Westküste / IMT der FH Westküste, 2023: DESTINATION BRAND Studie „Havelland“

Mobilitätswerk GmbH 2020, Elektromobilitätskonzept für die Stadt Brandenburg an der Havel

Project M GmbH im Auftrag der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN), 2020: Gesamtkonzept zur wirtschaftlichen Bedeutung und zu den Perspektiven des Wassertourismus in der WIN-Region

Wassertourismus Initiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen, 2021: Wasserwanderkarte „Die Havelseen“, 2021

## Internetquellen *(Aufrufe Juni bis November 2024)*

ADAC Skipper-Portal: <https://skipper.adac.de/>

Aqua superPower: <https://www.aqua-superpower.com/>

BMW: [www.bmw.com/de/electric-future/the-icon-elektromobilitaet-auf-dem-wasser.html](http://www.bmw.com/de/electric-future/the-icon-elektromobilitaet-auf-dem-wasser.html)

BOOT & FUN: <https://www.boot-berlin.de/de/berlin/>

Blue Charge: <https://www.blue-charge.de/bluechargeway/>

boote: <https://www.boote-magazin.de/boote/elektroboote/>

Bouillet Energy: <https://www.bouilletenergy.com/>

Candela: <https://candela.com/de/introducing-the-candela-c-8/>

Catamarans: <https://catamarans-ht.com/>

Delphia: <https://www.delphiayachts.com/de/boote/delphia-11-sedan>

Die Havelseen: [www.diehavelseen.de](http://www.diehavelseen.de)

electrive – Leitmedium der Elektromobilität: <https://www.electrive.net/2023/06/07/amsterdam-verbietet-verbrenner-ab-2025-zumindest-teilweise/>

ePropulsion: <https://epropulsion.de/>

Floatingchargingstation: <https://www.floatingchargingstation.com/on-the-water>

## Internetquellen *(Aufrufe Juni bis November 2024)*

floatmagazin.de: <https://floatmagazin.de/leute/gelingt-so-die-wasser-mobilitaetswende/>

floatmagazin.de: <https://floatmagazin.de/orte/die-schwimmende-stromtankstelle/>

floatmagazin.de: <https://floatmagazin.de/orte/der-bodensee-wird-elektrisch/>

Frauscherboats: <https://www.frauscherboats.com/boat/650-alassio/>

greenboatsolutions GmbH: <https://greenboatsolutions.de/blog/elektro-vs-verbrenner>

Greenline Yachts: <https://www.greenlinehybrid.com/de/yacht/greenline-48-fly>

Ingenieurmagazin.com: <https://www.ingenieurmagazin.com/mobilitaet-luftfahrt/elektromobilitaet-auf-dem-wasser/6730/>

Kempower: <https://kempower.com/de/deutsch/>

Minn Kota: <https://minnkota.johnsonoutdoors.com/us>

MOLABO GmbH: <https://molabo.com/>

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität: <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/berichte/>

Performance Marine: <https://performance-marine.de/>

Q-Yachts: <https://q-yachts.com/q30/>

Silent Yachts: [https://silent-yachts.com/wp-content/uploads/2024/02/03\\_2021\\_DE\\_Float-Magazine.pdf](https://silent-yachts.com/wp-content/uploads/2024/02/03_2021_DE_Float-Magazine.pdf)

## Internetquellen *(Aufrufe Juni bis November 2024)*

Scandlines: <https://www.scandlines.de/uber-uns/unsere-grune-agenda>

Tally Key A/S Dänemark: <https://www.ackermann-bootsstege.de/leistungen/tallykey-versorgungs-saeulen/>

Tourismusnetzwerk Brandenburg: <https://tourismusnetzwerk-brandenburg.de/marketing/themenmarketing/wassertourismus>

Torqueedo GmbH: <https://www.torqueedo.com/de>

WIN Brandenburg: <https://win-brandenburg.de/service/elektromobilitaet/>

X shore: <https://xshore.com/us/eelex-8000>

X shore: <https://xshore.com/us/xshore-1>



Lokale Aktionsgruppe  
**fläminghave** e.V.



EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes  
„Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete“



LEADER



LAND  
BRANDENBURG

Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt-  
und Klimaschutz

**inspektour**

TOURISMUS- UND REGIONALENTWICKLUNG

# Konzept zur Förderung und zum Ausbau der touristischen E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und Hansestadt Havelberg

Abschlussbericht

Anhang

# Konzept zur Förderung und zum Ausbau der touristischen E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und Hansestadt Havelberg

## **AUFTRAGGEBER:**

LAG Flämig-Havel e.V.

Regionalbüro

Friedrich-Ebert-Straße 24

14827 Wiesenburg/Mark

## **AUFTRAGNEHMER:**

inspektour GmbH

Tourismus- und Regionalentwicklung

Osterstraße 124

20255 Hamburg

Stand: Dezember 2024

*Alle Bestandteile dieses Dokuments sind urheberrechtlich geschützt. Sämtliche Aspekte bezüglich des Datenschutzes finden Berücksichtigung.*

Hinweis: Quellenangaben sind den Abschlussbericht zu entnehmen.

<b>Ausgangssituation im Revier</b>	<b>6</b>
Übersicht Angebote/ Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität	7
Fragebogen zur aktuellen Elektroausstattung Häfen und Marinas	17
Online-Befragung	23
E-Boot-Modelle	45
E-Bootsmotoren-Hersteller	47
Übersicht Ladeinfrastrukturanbieter	48
Auswahl relevanter Apps für (E-)Boote	50
<b>Marktentwicklung</b>	<b>51</b>
Vorteile/ Potenziale E-Mobilität auf dem Wasser	52
Nachhaltigkeit im Bootssport – Trends und Entwicklungen	53
Electric Summit 2023	55
Studie „Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus: Berlin – Brandenburg (Zwischenstand)“	58
Studienergebnisse „Die Zukunft des nachhaltigen Boots-Antriebs“	60
<b>Impressum</b>	<b>61</b>

Abb. 1 Übersichtskarte „Die Havelseen“ – Potsdam	8
Abb. 2 Übersichtskarte „Die Havelseen“ – Zwischen Potsdam und Brandenburg an der Havel	9
Abb. 3 Übersichtskarte „Die Havelseen“ – Brandenburg an der Havel	11
Abb. 4 Übersichtskarte „Die Havelseen“ – Zwischen Brandenburg an der Havel und Rathenow	13
Abb. 5 Übersichtskarte „Flusslandschaft Untere Havelniederung“ – Rathenow	14
Abb. 6 Übersichtskarte „Flusslandschaft Untere Havelniederung“ – Zwischen Rathenow und Hansestadt Havelberg	15
Abb. 7 Übersichtskarte „Flusslandschaft Untere Havelniederung“ – Hansestadt Havelberg	16
Abb. 8 Übersichtskarte „Flusslandschaft Untere Havelniederung“ – Hansestadt Havelberg	16
Abb. 9 Online-Befragung: Welchem Bereich würden Sie sich am ehesten zuordnen?	23
Abb. 10 Online-Befragung: In welcher (Sub-)Region bzw. Kommune sind Sie bzw. ist Ihr Unternehmen/Verein etc. überwiegend aktiv?	24
Abb. 11 Online-Befragung: Wie hoch würden Sie ihr persönliches Interesse an dem Thema E-Mobilität auf dem Wasser einschätzen?	25
Abb. 12 Online-Befragung: Wie hoch schätzen Sie die Relevanz des Themas E-Mobilität auf dem Wasser ein?	26
Abb. 13 Online-Befragung: Wie hoch ist die Anzahl ihrer eigenen Schiffe bzw. Wasserfahrzeuge insgesamt? Bitte nennen Sie nur die Anzahl der Schiffe bzw. Wasserfahrzeuge, die (zu) Ihnen selbst gehören.	27
Abb. 14 Online-Befragung: Wie hoch ist die Anzahl Ihrer eigenen Liegeplätze insgesamt? Bitte nennen Sie nur die Anzahl der Liegeplätze, die (zu) Ihnen selbst gehören.	28
Abb. 15 Online-Befragung: Haben Sie in Ihrer Flotte elektrisch betriebene Wasserfahrzeuge?	29
Abb. 16 Online-Befragung: Welche Arten von elektrisch betriebenen Wasserfahrzeugen bieten Sie an?	30
Abb. 17 Online-Befragung: Planen Sie in naher Zukunft die Einführung (weiterer) elektrisch betriebener Wasserfahrzeuge?	31
Abb. 18 Online-Befragung: Warum planen Sie die Einführung (weiterer) elektrisch betriebener Wasserfahrzeuge nicht?	32
Abb. 19 Online-Befragung: Verfügt Ihre Einrichtung über Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Wasserfahrzeuge?	33
Abb. 20 Online-Befragung: Wie viele Lademöglichkeiten stellen Sie zur Verfügung?	34

Abb. 21 Online-Befragung: Welche Art von Lademöglichkeiten stellen Sie zur Verfügung?	35
Abb. 22 Online-Befragung: Planen Sie in Zukunft (weitere) Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen?	36
Abb. 23 Online-Befragung: Warum planen Sie es nicht in Zukunft (weitere) Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen?	37
Abb. 24 Online-Befragung: Wie hoch ist die Nachfrage Ihrer Kund:innen bzw. Gäste nach elektrisch betriebenen Wasserfahrzeugen?	38
Abb. 25 Online-Befragung: Wie hoch ist die Nachfrage Ihrer Kund:innen bzw. Gäste nach Ladeinfrastruktur?	39
Abb. 26 Online-Befragung: Wie bewerten Sie die folgenden Aspekte des Reviers im Allgemeinen?	40
Abb. 27 Online-Befragung: Welche Trends und Entwicklungen für die Zukunft beobachten Sie bei der Elektromobilität auf dem Wasser?	41
Abb. 28 Online-Befragung: Welche Herausforderungen sehen Sie bei der Weiterentwicklung von E-Mobilität auf dem Wasser an der Havel, insbesondere im Bezug auf Ladeinfrastruktur und elektrisch betriebene Wasserfahrzeuge?	42
Abb. 29 Online-Befragung: Haben Sie weitere, konkrete Maßnahmenvorschläge/ Wünsche für die Weiterentwicklung der E-Mobilität an der Havel?	42
Abb. 30 Online-Befragung: Welche Unterstützung würden Sie sich von Ihrer Kommune/ Tourismusverband/ Initiative wünschen, um den Einsatz von elektrisch betriebenen Wasserfahrzeugen bzw. Ladeinfrastruktur in Ihrem Betrieb bzw. Ihrer Kommune etc. zu fördern?	43
Abb. 31 Modellregion Elektromobilität Brandenburg	57
Abb. 32 Angebote Ladeinfrastruktur Berlin-Brandenburg	59

# AUSGANGSSITUATION IM REVIER

## Übersicht Angebote/ Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität in der Havelregion

Auf den folgenden Folien werden für die größeren einzelnen Kommunen im Projektgebiet verschiedene **Angebote und Infrastrukturen im Bezug zur E-Mobilität** dargestellt:

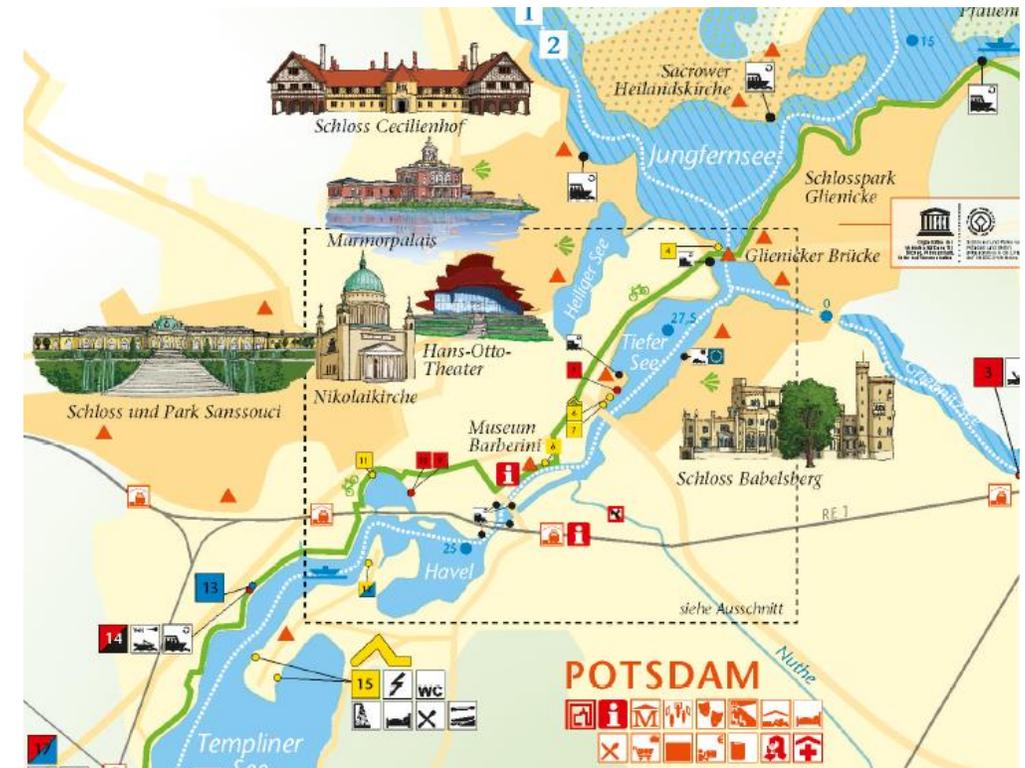
- Verleih/ Vermietung
- Hafen/ Marina
- Personenschiffahrt
- Wassersportschule/ -verein/ -verband
- Gastronomie mit Anleger
- Hotel/ Camping/ Biwakplatz mit Anleger
- Sonstige wasserseitige Infrastruktur

### Hinweis:

**Blau** markierte Einrichtungen verfügen über einen Stromanschluss. Dieser konnte allerdings keinem Nutzungszweck zugewiesen werden. Im Zuge der Bedeutung zur Infrastruktur von Ladesäulen und Lademöglichkeiten zur E-Mobilität auf dem Wasser, wird die Information dennoch gelistet.

## Übersicht Angebote/ Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität - Die Havelseen Potsdam

<b>Verleih/ Vermietung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Waterlounge-Potsdam Floßverleih</li> <li>- Bootscharter Potsdam</li> <li>- Bootshaus Waller</li> <li>- Diki Tours Floßvermietung Potsdam</li> <li>- Havelbootschaft</li> <li>- Aufs-Wasser.com</li> <li>- Ahoi Yachting Winkler – Event Charter</li> <li>- Wassersport Potsdam</li> </ul>
<b>Hotel/ Camping/ Biwakplatz mit Anleger:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="#">Campingpark Sanssouci zu Potsdam/Berlin</a></li> </ul>
<b>Hafen/Marina:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="#">Marina am Tiefen See</a></li> </ul>
<b>Gastronomie mit Anleger:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="#">INSELHOTEL Potsdam-Hermannswerder</a></li> <li>- <a href="#">Kongresshotel Potsdam am Templiner See</a></li> </ul>
<b>Wassersport- schule/ -verein/ -verband:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="#">SG Seegeln Potsdam e.V.</a></li> </ul>
<b>Sonstige wasserseitige Infrastruktur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Öffentliche Sportliegestelle Glienicker Brücke</li> <li>- Öffentlicher Kanurastplatz Schiffbauergasse</li> <li>- Bootswerft und Kanucenter Jahn GbR</li> <li>- Öffentliche Sportbootliegestelle Potsdam Alte Fahrt</li> <li>- Anleger Neustädter Havelbucht</li> </ul>



**Abb. 1 Übersichtskarte „Die Havelseen“ – Potsdam**

Quelle: Wassertourismus Initiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen „Die Havelseen“, 2021

## Übersicht Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität - Die Havelseen Zwischen Potsdam und Brandenburg an der Havel

### Verleih/ Vermietung:

- [Hausfloss.de](https://hausfloss.de)
- Seebrücke Radewege
- natur sport projekt Beetzsee
- [Ferienwohnungen und Bootsvermietung Tanz](#)
- Kajakverleih am Schwielowsee
- Yachtcharter Werder (Havel)
- Palme Marine Charter
- Rollyboot Charter
- mariTeam Robert Holte
- Kanuvermietung "sinnatur" - Veranstalter für Naturerleben
- HavelHausboot
- Aqua marina – Boote & Yachten
- Kajakverleih am Glindower See
- Bootsvermietung Krüger & Till
- Unruh Marine
- Havel-Liebe-SUP-Verleih
- Hausbootvermietung Havelwelle
- Kajak und Canadier-Verleih Campingplatz Riegelspitze
- Aqua Duck
- Huckleberrys Floßstation Werder (Havel)
- Bootsvermietung Havelwelle
- AhoiWerder Hausbootverleih
- Hausbootvermietung Werder GbR

### Hotel/ Camping/ Biwakplatz mit Anleger:

- Campingplatz Butzow
- Campingplatz Ketzür
- [Campingplatz Flachsberg](#)
- KiEZ Bollmannsruh
- [Blütencamping Riegelspitze](#)



**Abb. 2 Übersichtskarte „Die Havelseen“**

**– Zwischen Potsdam und Brandenburg an der Havel**

Quelle: Wassertourismus Initiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen „Die Havelseen“, 2021

## Übersicht Angebote/ Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität - Die Havelseen Zwischen Potsdam und Brandenburg an der Havel

<b>Hafen/Marina:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marina Beetzsee/ WWR-Brielow</li> <li>- Marina Havelauen Werder (Havel)</li> <li>- Hafen Netzener See</li> <li>- Marina Zernsee</li> <li>- Marina Vulkan Werft</li> <li>- Marina Inselblick</li> <li>- Yachthafen Scheunhornweg</li> <li>- Yachthafen Unruh Marine</li> <li>- Marina Porta Helena</li> </ul>	<b>Sonstige wasserseitige Infrastruktur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anlegestelle Lünow</li> <li>- Kanuanleger Ziegelscheune Caputh</li> <li>- Kanuanleger Zum Alten Landrat Ferch</li> <li>- Kanuanleger Geltow Baumgartenbrück</li> <li>- Wassersportfachgeschäft Krüger und Till</li> <li>- Wasserwanderrastplatz Werder (Havel)</li> <li>- Unruh Marine Cityport Werder (Havel)</li> <li>- Marina Vulkan Werft</li> <li>- Kanuanleger Havelpromenade Wildpark West</li> <li>- Bootswerft Rietz</li> <li>- Bootshaus Ditze</li> <li>- Yachthafen Ringel und Tankstelle</li> <li>- Am Leuchtturm in Phöben, Wasserwanderrastplatz</li> <li>- Strandbad Ketzin/ Havel, WWR für Kanuten</li> <li>- Wasserwanderrastplatz Havelpromenade</li> <li>- Steganlage Ketzin/Havel</li> <li>- Wasserwanderrastplatz Lilienweg</li> <li>- Wasserwanderrastplatz Zachow</li> <li>- Bootssteg Rietzer See</li> <li>- Bootssteg Emster Kanal</li> <li>- Strandbad Lehnin - WWR für Kanuten</li> <li>- Bootssteg Klostersee</li> <li>- Bootssteg Zisterzienser-Kloster</li> <li>- Wasserwanderrastplatz am Kessel</li> </ul>
<b>Gastronomie mit Anleger:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seehotel Brandenburg an der Havel</li> <li>- Hotel Bollmannsruh am Beetzensee</li> <li>- Sportlerklause Grün-Weiß Klein Kreuz</li> <li>- Marina Ferch</li> <li>- Ferienpark Porta Helena mit Yachthafen</li> <li>- Ferienpark Porta Elisa mit Yachthafen</li> <li>- Hotel Restaurant Seehof Netzen</li> <li>- Restaurant Filterhaus</li> <li>- Restaurant Seapoint und Harbour Restaurant am Precise Resort Schwielowsee</li> <li>- Hafenrestaurant Marina Zernsee</li> <li>- Restaurant &amp; Café "An der Fähre"</li> </ul>		
<b>Wassersport-schule/ -verein/ -verband:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bothe Wassersport</li> <li>- Steggemeinschaft Neue Scheune Ferch e.V.</li> </ul>		

Quelle: Wassertourismus Initiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen „Die Havelseen“, 2021

## Übersicht Angebote/ Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität - Die Havelseen Brandenburg an der Havel

<b>Verleih/ Vermietung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hausbootvermietung MD am Quenzsee</li> <li>– <a href="#">Malge Marina und Camping</a></li> <li>– <a href="#">Hausfloss.de</a></li> <li>– Floßverleih TreibGuT</li> <li>– Havel-Cruiser</li> <li>– <a href="#">Am Pfaffe Kai</a></li> <li>– Wassersport Geisler</li> <li>– cafébar Kanuverleih</li> <li>– Rollyboot</li> <li>– Panoramaboote – Rundfahrten</li> <li>– <a href="#">boot-mieten-brandenburg.de</a></li> <li>– Falkenfloß Hausboote</li> </ul>
<b>Camping mit Anleger:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <a href="#">Seecamp Malge</a></li> <li>– <a href="#">Buhnenhaus</a></li> <li>– Gasthaus zur Malge</li> </ul>
<b>Hafen/Marina:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <a href="#">Marina Quenzsee</a></li> <li>– Marina &amp; Bootsbetrieb Niederhavel GmbH</li> <li>– <a href="#">Stadtmarina Brandenburg</a></li> <li>– <a href="#">Marina Schoners Wehr</a></li> <li>– <a href="#">Havel Marin GmbH</a></li> </ul>
<b>Gastronomie mit Anleger:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <a href="#">Anleger Neustädtisches Wassertor</a></li> <li>– <a href="#">Restaurant Mesogios-Regattastrecke</a></li> </ul>



**Abb. 3 Übersichtskarte „Die Havelseen“ – Brandenburg an der Havel**  
Quelle: Wassertourismus Initiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen „Die Havelseen“, 2021

## Übersicht Angebote/ Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität - Die Havelseen Brandenburg an der Havel

<b>Wassersport- schule/ -verein/ -verband:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Seeschlösschen (SG Einheit Brandenburg e.V.)</li><li>– SG Einheit Brandenburg e.V./ Schifferstübchen</li><li>– Märkischer Segelverein Beetzsee e.V.</li></ul>
<b>Personen- schiffahrt</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Panoramaboote - Rundfahrten</li><li>– Reederei Röding</li><li>– Nordstern Reederei</li></ul>
<b>Sonstige wasserseitige Infrastruktur:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Wassersport Geisler GmbH</li><li>– Wasserwanderrastplatz Wiesenweg</li><li>– Wassersportzentrum Alte Feuerwache</li><li>– havelblau Ferienlofts</li><li>– Anleger REWE</li><li>– Wasserwanderrastplatz Am Slawendorf</li><li>– Wasserwanderrastplatz Salzhofufer</li><li>– Wasserwanderrastplatz Packhofufer</li><li>– Wasserwanderrastplatz Näthewinde - Ruder Club Havel Brandenburg e.V.</li><li>– Wasserwanderrastplatz Jungfernsteig</li></ul>

Quelle: Wassertourismus Initiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen „Die Havelseen“, 2021

## Übersicht Angebote/ Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität - Die Havelseen und Flusslandschaft Untere Havelniederung **Zwischen Brandenburg an der Havel und Rathenow**

<b>Verleih/ Vermietung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Waterhus Charter Rathenow/Mako Bootshaus GmbH</li> <li>– Das Havel Kanu</li> <li>– Boots-/Kahnhafen Premnitz</li> <li>– Havel Se(h)en</li> <li>– LadeWa - Leben auf dem Wasser</li> <li>– zuHausboot</li> <li>– BunBo - das Bungalowboot</li> <li>– Yachtcharter Brandenburg De Drait</li> <li>– Marvandy-Floß</li> <li>– Märchenflotte</li> </ul>
<b>Hotel/ Camping/ Biwakplatz mit Anleger:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Biwakplatz Mögelin</li> <li>– Biwakplatz Milow</li> <li>– Biwakplatz Bahnitz</li> <li>– Campingplatz Hohenferchesar</li> <li>– Erlebnishof Kützkow</li> <li>– Camping am See</li> <li>– Camping- und Ferienpark Plauer See</li> </ul>
<b>Hafen/Marina:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Marina Brandenburg-Plaue</li> </ul>
<b>Gastronomie mit Anleger:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gasthof Milow</li> </ul>
<b>Wassersport- schule/ -verein/ -verband:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Boots Club Wusterwitz</li> <li>– Eisenbahner-Segelclub Kirchmöser e.V.</li> </ul>

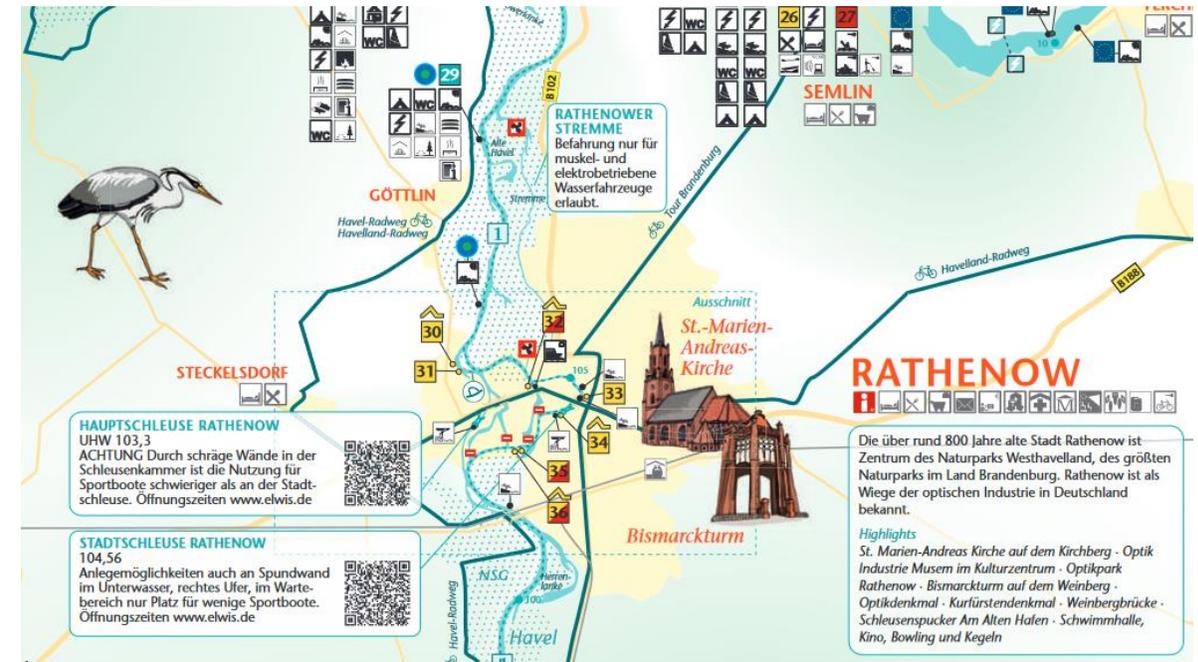
<b>Sonstige wasserseitige Infrastruktur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anlegestelle Premnitz</li> <li>– <b>Gemeindeanleger Bahnitz</b></li> <li>– <b>Havel-Oase Pritzerbe Marina und Anglercamp</b></li> <li>– Bootshaus Pritzerbe</li> <li>– Wasserwandersteg Wusterwitz</li> </ul>
--	--



**Abb. 4 Übersichtskarte „Die Havelseen“ – Zwischen Brandenburg an der Havel und Rathenow**  
Quelle: Wassertourismus Initiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen „Die Havelseen“, 2021

## Übersicht Angebote/ Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität - Flusslandschaft Untere Havelniederung Rathenow

<b>Gastronomie mit Anleger:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bootsanlegestelle "Am Alten Hafen"</li> </ul>
<b>Wassersport-schule/ -verein/ -verband:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rathenower Motoryachtverein e.V.</li> <li>– Bootsliegplatz Segelsportverein 1952 e.V.</li> <li>– Seesportclub Rathenow e.V.</li> </ul>
<b>Sonstige wasserseitige Infrastruktur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wasserwanderstützpunkt Optikpark Rathenow</li> <li>– Anleger REWE</li> <li>– Wasserwanderstützpunkt RWK 1922 e.V.</li> <li>– Schiffsanleger Havelweg</li> </ul>



**Abb. 5 Übersichtskarte „Flusslandschaft Untere Havelniederung“ – Rathenow**

Quelle: Flusslandschaft Untere Havelniederung

## Übersicht Angebote/ Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität - Flusslandschaft Untere Havelniederung Zwischen Rathenow und Hansestadt Havelberg

<b>Verleih/ Vermietung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kanuverleih Wassersuppe H. Bölke</li> </ul>
<b>Hotel/ Camping/ Biwakplatz mit Anleger:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Biwakplatz Gülpe</li> <li>– Campingplatz Seeblick</li> <li>– Bootsliegeplatz Sommerresidenz Semlin</li> <li>– Campingpark Buntspecht</li> <li>– Biwakplatz Göttlin</li> <li>– Zeltplatzgemeinschaft Grütz e.V.</li> <li>– Biwakplatz Grütz</li> </ul>
<b>Hafen/Marina:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hafen Garz</li> <li>– Marina Molkenberg, Streudel &amp; Bischof</li> </ul>
<b>Gastronomie mit Anleger:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fischereibetrieb Schröder</li> <li>– Steg am Café und Fischrestaurant Strandgut</li> <li>– Gastanleger Semlin</li> <li>– Pension Seeschlösschen, Cafe &amp; Restaurant Fischerhütte</li> </ul>
<b>Wassersport- schule/-verein/ -verband:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– RWS Segeln 1922 e.V.</li> <li>– Rathenower Segelclub e.V.</li> </ul>
<b>Sonstige wasserseitige Infrastruktur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anlegestelle Vehlgast</li> <li>– Wasserwanderrastplatz Strodehne</li> <li>– Wasserwanderrastplatz Molkenberg</li> <li>– Anlegestelle Schollene</li> <li>– Gemeindeanleger Hohennauen</li> <li>– Wasserwanderrastplatz Wassersuppe</li> </ul>



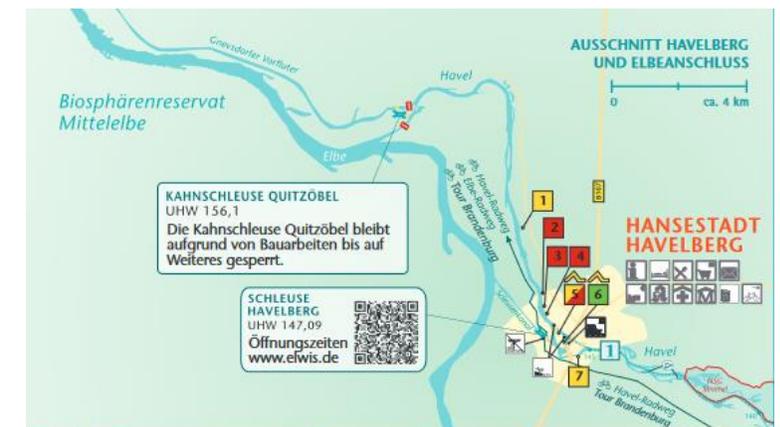
**Abb. 6 Übersichtskarte „Flusslandschaft Untere Havelniederung“**  
– Zwischen Rathenow und Hansestadt Havelberg  
Quelle: Flusslandschaft Untere Havelniederung

## Übersicht Angebote/ Infrastrukturen mit Bezug zur E-Mobilität - Flusslandschaft Untere Havelniederung Hansestadt Havelberg

<b>Verleih/ Vermietung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ArtHotel Kiebitzberg®</li> <li>– BUNBO – Das BungalowBoot</li> <li>– Yachthafen Havelberg</li> </ul>
<b>Hotel/ Camping/ Biwakplatz mit Anleger:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Campinginsel Havelberg</li> </ul>
<b>Hafen/Marina:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Yachthafen Havelberg</li> </ul>
<b>Sonstige wasserseitige Infrastruktur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anlegestelle Nitzow</li> <li>– Anleger mit Schwimmsteg Tourist-Information</li> </ul>



**Abb. 7 und 8 Übersichtskarte „Flusslandschaft Untere Havelniederung“ – Hansestadt Havelberg**  
Quelle: Flusslandschaft Untere Havelniederung



## Fragebogen zur aktuellen Elektroausstattung Häfen und Marinas

Auf den folgenden Folien werden die aktuellen **Elektroausstattungsmerkmale** ausgewählter Häfen und Marinas in den Revieren dargestellt.

### Allgemeine Daten

1. Bezeichnung der Anlegestelle	<b>Anleger Neustadt</b>	<b>Anleger Neustadt</b>
2. Standort der Anlegestelle	Neustädtische Wassertorstraße 26	Neustädtische Wassertorstraße 26
3. Postadresse der Anlegestelle	Stadt BRB, GLM, Klosterstr. 14, 14770 BRB	Stadt BRB, GLM, Klosterstr. 14, 14770 BRB
4. Betriebsart (z.B. <i>eigene Anlage, Pacht, Verein etc.</i> )	öffentlicher Schiffsanleger	öffentlicher Wasserwanderrastplatz

### Technische Voraussetzungen

1. Für welche Boote ist ihr Steg bzw. ihre Anlegestelle geeignet? (z.B. <i>Sportboote, Fahrgastschiffahrt, Hotelschiffe</i> )	Fahrgastschiffe, Hotelschiffe	Sportboote
2. Über welchen Hausanschlusswert für Versorgungssäulen in A verfügen Sie? (z.B. <i>100 A</i> )	2 * 125 A, 1 * 16 A	100 A
3. Wie hoch ist die Anzahl der Stromversorgungssäulen?	1 Anschlusskasten	1 Stromversorgungssäule
4. Wie hoch ist die Anzahl der Stromversorgungsplätze? (Eine Ladesäule hat ggf. mehrere Anschlussmöglichkeiten)	3	4
5. Über welche Art/Typ von Stromversorgungssäulen verfügen Sie? (z.B. <i>Moser MS 290 mit 4 CEE-Anbausteckdosen 16 A, 3-pol.</i> )	2 Steckdosen CEE 125 A (Mennekes) , 1 Steckdose CEE 16 A	
6. Haben Sie weitere Anmerkungen/Hinweise?		

Quelle: Online-Abfrage Häfen und Marinas, 2024

## Fragebogen zur aktuellen Elektroausstattung Häfen und Marinas

Auf den folgenden Folien werden die aktuellen **Elektroausstattungsmerkmale** ausgewählter Häfen und Marinas in den Revieren dargestellt.

### Allgemeine Daten

1. Bezeichnung der Anlegestelle	<b>Wasserwanderrastplatz Slawendorf</b>	<b>Anleger Wiesenweg</b>
2. Standort der Anlegestelle	Am Salzhof	Wiesenweg
3. Postadresse der Anlegestelle	Stadt BRB, GLM, Klosterstr. 14, 14770 BRB	Stadt BRB, GLM, Klosterstr. 14, 14770 BRB
4. Betriebsart (z.B. <i>eigene Anlage, Pacht, Verein etc.</i> )	öffentlicher Wasserwanderrastplatz	öffentlicher Wasserwanderrastplatz

### Technische Voraussetzungen

1. Für welche Boote ist ihr Steg bzw. ihre Anlegestelle geeignet? (z.B. <i>Sportboote, Fahrgastschiffahrt, Hotelschiffe</i> )	Sportboote	Sportboote
2. Über welchen Hausanschlusswert für Versorgungssäulen in A verfügen Sie? (z.B. <i>100 A</i> )	100 A	100 A
3. Wie hoch ist die Anzahl der Stromversorgungssäulen?	4 Stromversorgungssäulen	2 Stromversorgungssäulen
4. Wie hoch ist die Anzahl der Stromversorgungsplätze? (Eine Ladesäule hat ggf. mehrere Anschlussmöglichkeiten)	4 * 4	2 * 4
5. Über welche Art/Typ von Stromversorgungssäulen verfügen Sie? (z.B. <i>Moser MS 290 mit 4 CEE-Anbausteckdosen 16 A, 3-pol.</i> )	Tallykey T6 mit 6 Stromanschlüssen, 3 ein- und 3 dreiphasigen Steckdosen je 16 A, gesamt 63 Ampere	Moser MS 290, 1-seitig mit 4 CEE-Anbausteckdosen 16 A,
6. Haben Sie weitere Anmerkungen/Hinweise?		

Quelle: *Online-Abfrage Häfen und Marinas, 2024*

## Fragebogen zur aktuellen Elektroausstattung Häfen und Marinas

Auf den folgenden Folien werden die aktuellen **Elektroausstattungsmerkmale** ausgewählter Häfen und Marinas in den Revieren dargestellt.

### Allgemeine Daten

1. Bezeichnung der Anlegestelle	<b>Fahrgastschiffanleger Bollmannsruh</b>	<b>Steganlage Ketzin/ Havel</b>
2. Standort der Anlegestelle	Bundeswasserstraße "Untere Havel-Wasserstraße" km 16,272 rechtes Ufer	Havelpromenade 7, KHv 0,4
3. Postadresse der Anlegestelle	14778 Bollmannsruh	Havelpromenade 7, 14669 Ketzin/Havel
4. Betriebsart (z.B. eigene Anlage, Pacht, Verein etc.)	Nutzungsvertrag mit Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Stadtanleger der Stadt Ketzin/ Havel

### Technische Voraussetzungen

1. Für welche Boote ist ihr Steg bzw. ihre Anlegestelle geeignet? (z.B. Sportboote, Fahrgastschiffahrt, Hotelschiffe)	Fahrgastschiffahrt	Sportboote
2. Über welchen Hausanschlusswert für Versorgungssäulen in A verfügen Sie? (z.B. 100 A)	kein Anschluss	1500 Watt
3. Wie hoch ist die Anzahl der Stromversorgungssäulen?	keine Säulen	2 Stromversorgungssäulen
4. Wie hoch ist die Anzahl der Stromversorgungsplätze? (Eine Ladesäule hat ggf. mehrere Anschlussmöglichkeiten)	keine Säulen	1 x 8 Steckdosen, 1 x 6 Steckdosen
5. Über welche Art/Typ von Stromversorgungssäulen verfügen Sie? (z.B. Moser MS 290 mit 4 CEE-Anbausteckdosen 16 A, 3-pol.)	keine Säulen	Hersteller Walther, 2-pol, 16 A, 230 Volt
6. Haben Sie weitere Anmerkungen/Hinweise?		

Quelle: Online-Abfrage Häfen und Marinas, 2024

## Fragebogen zur aktuellen Elektroausstattung Häfen und Marinas

Auf den folgenden Folien werden die aktuellen **Elektroausstattungsmerkmale** ausgewählter Häfen und Marinas in den Revieren dargestellt.

### Allgemeine Daten

1. Bezeichnung der Anlegestelle	Wasserwanderstützpunkt Optikpark	Am Alten Hafen
2. Standort der Anlegestelle	RHv Mühlenarm, Km104,4, linkes Ufer	Rathenow, Am Alten Hafen / Schleusenkanal
3. Postadresse der Anlegestelle	14712 Rathenow, Schwedendamm 1	14712 Rathenow, Am Alten Hafen
4. Betriebsart (z.B. eigene Anlage, Pacht, Verein etc.)	eigene Anlage	eigene Anlage

### Technische Voraussetzungen

1. Für welche Boote ist ihr Steg bzw. ihre Anlegestelle geeignet? (z.B. Sportboote, Fahrgastschiffahrt, Hotelschiffe)	nur für Sportboote	Sportboote / Fahrgastschiff
2. Über welchen Hausanschlusswert für Versorgungssäulen in A verfügen Sie? (z.B. 100 A)	32 A	2 mal 63 A
3. Wie hoch ist die Anzahl der Stromversorgungssäulen?	2	3 Stück
4. Wie hoch ist die Anzahl der Stromversorgungsplätze? (Eine Ladesäule hat ggf. mehrere Anschlussmöglichkeiten)	8	2 mal 4 Anschlussmöglichkeiten / 1 mal 5 Anschlussmöglichkeiten
5. Über welche Art/Typ von Stromversorgungssäulen verfügen Sie? (z.B. Moser MS 290 mit 4 CEE-Anbausteckdosen 16 A, 3-pol.)	MENNEKES mit jeweils 4 CEE Anbausteckdosen 16A, 3-pol.	2 mal Metsch-Säule ( je 4x16A CEE 3-pol.) 1 mal hess-Säule (4x Schuko-Steckd.16A, 1x 32A CEE 5-pol.)
6. Haben Sie weitere Anmerkungen/Hinweise?		

Quelle: Online-Abfrage Häfen und Marinas, 2024

## Fragebogen zur aktuellen Elektroausstattung Häfen und Marinas

Auf den folgenden Folien werden die aktuellen **Elektroausstattungsmerkmale** ausgewählter Häfen und Marinas in den Revieren dargestellt.

### Allgemeine Daten

1. Bezeichnung der Anlegestelle	<b>Wasserwanderrastplatz Packhofufer</b>	<b>Schiffanleger Havelweg</b>
2. Standort der Anlegestelle	Packhofufer	Rathenow Havelweg
3. Postadresse der Anlegestelle	Stadt BRB, GLM, Klosterstr. 14, 14770 BRB	14712 Rathenow, Havelweg 4-6
4. Betriebsart (z.B. <i>eigene Anlage, Pacht, Verein etc.</i> )	öffentlicher Wasserwanderrastplatz	eigene Anlage
<b>Technische Voraussetzungen</b>		
1. Für welche Boote ist ihr Steg bzw. ihre Anlegestelle geeignet? (z.B. <i>Sportboote, Fahrgastschiffahrt, Hotelschiffe</i> )	Sportboote	Sportboote / Fahrgastschiff / Hotelschiffe
2. Über welchen Hausanschlusswert für Versorgungssäulen in A verfügen Sie? (z.B. <i>100 A</i> )	100 A	250 A
3. Wie hoch ist die Anzahl der Stromversorgungssäulen?	4 Stromversorgungssäulen	2 Anschlussschränke (bedarfsgerechte Umschaltung)
4. Wie hoch ist die Anzahl der Stromversorgungsplätze? (Eine Ladesäule hat ggf. <i>mehrere Anschlussmöglichkeiten</i> )	4 * 4	1 mal 9 Anschlussmöglichkeiten oder 1 mal 2 Anschlussmöglichkeiten
5. Über welche Art/Typ von Stromversorgungssäulen verfügen Sie? (z.B. <i>Moser MS 290 mit 4 CEE-Anbausteckdosen 16 A, 3-pol.</i> )	Tallykey T6 mit 6 Stromanschlüssen, 3 ein- und 3 dreiphasigen Steckdosen je 16 A, gesamt 63 Ampere	UESA MV-277727 (6x 16A CEE 3-pol. / 2x 16A CEE 5-pol./ 1x 32A 5-pol. UESA MV-A100-1100 mod. (2x 125A CEE 5-pol. )
6. Haben Sie weitere Anmerkungen/Hinweise?		nur immer ein Anschlussschrank nutzbar (Bedarfsgerechte Umschaltung)

Quelle: *Online-Abfrage Häfen und Marinas, 2024*

## Fragebogen zur aktuellen Elektroausstattung Häfen und Marinas

Auf den folgenden Folien werden die aktuellen **Elektroausstattungsmerkmale** ausgewählter Häfen und Marinas in den Revieren dargestellt.

### Allgemeine Daten

1. Bezeichnung der Anlegestelle	<b>Schiffsanlegestelle an der Tourist-Information</b>
2. Standort der Anlegestelle	Uferstraße
3. Postadresse der Anlegestelle	Uferstraße 1, 39539 Hansestadt Havelberg
4. Betriebsart (z.B. <i>eigene Anlage, Pacht, Verein etc.</i> )	eigene Anlage

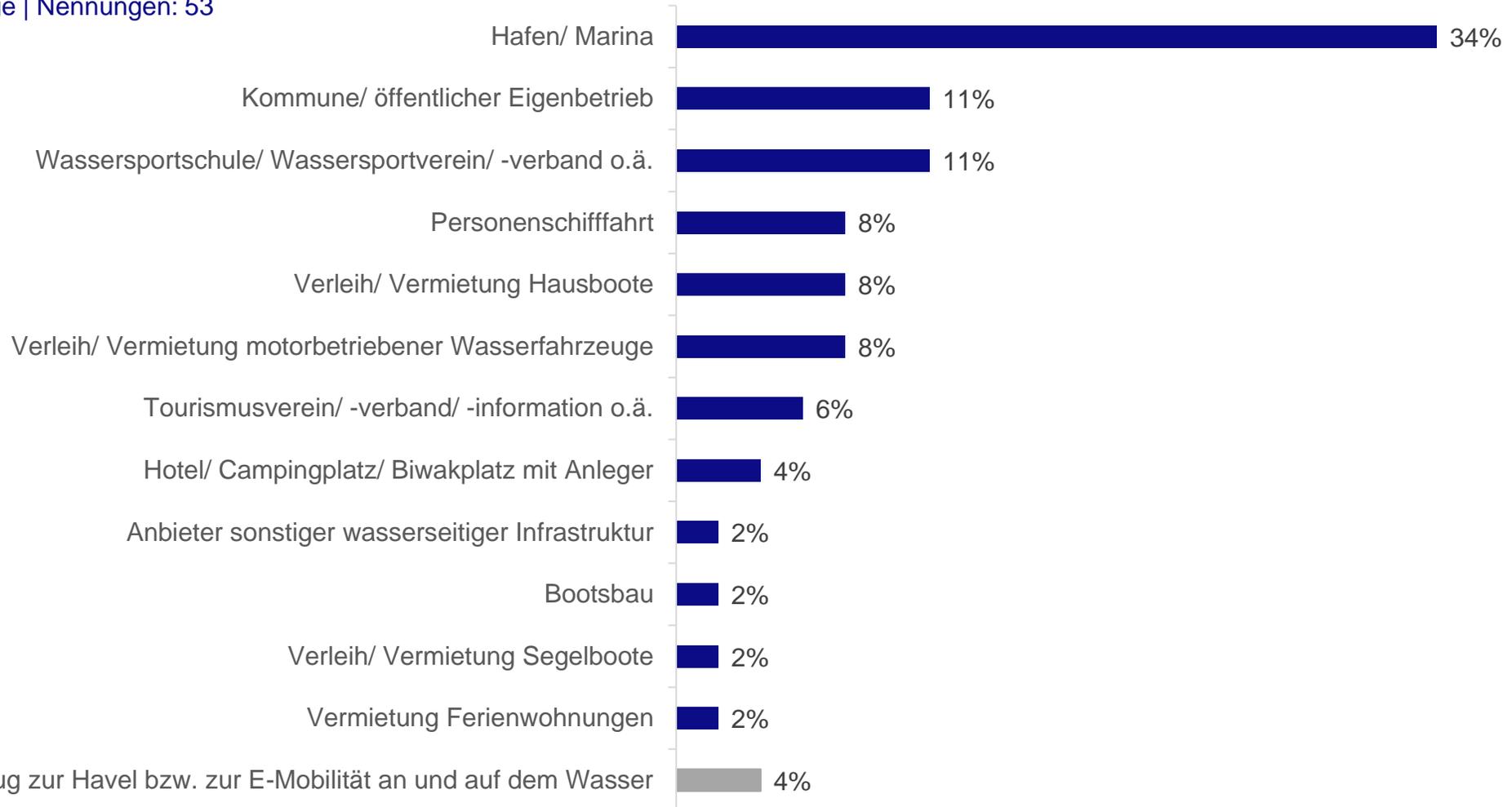
### Technische Voraussetzungen

1. Für welche Boote ist ihr Steg bzw. ihre Anlegestelle geeignet? (z.B. <i>Sportboote, Fahrgastschiffahrt, Hotelschiffe</i> )	Ja
2. Über welchen Hausanschlusswert für Versorgungssäulen in A verfügen Sie? (z.B. <i>100 A</i> )	250A, 80A, 80A
3. Wie hoch ist die Anzahl der Stromversorgungssäulen?	3
4. Wie hoch ist die Anzahl der Stromversorgungsplätze? (Eine Ladesäule hat ggf. mehrere Anschlussmöglichkeiten)	12
5. Über welche Art/Typ von Stromversorgungssäulen verfügen Sie? (z.B. <i>Moser MS 290 mit 4 CEE-Anbausteckdosen 16 A, 3-pol.</i> )	2x UESA Marktplatzverteilerschrank, 1x Krone Marktplatzverteilerschrank
6. Haben Sie weitere Anmerkungen/Hinweise?	(1 Verteiler ist Uferseitig, aber hinter einer Buswendeschleife)

Quelle: *Online-Abfrage Häfen und Marinas, 2024*

## Welchem Bereich würden Sie sich am ehesten zuordnen?

Multiple-Choice-Frage | Nennungen: 53

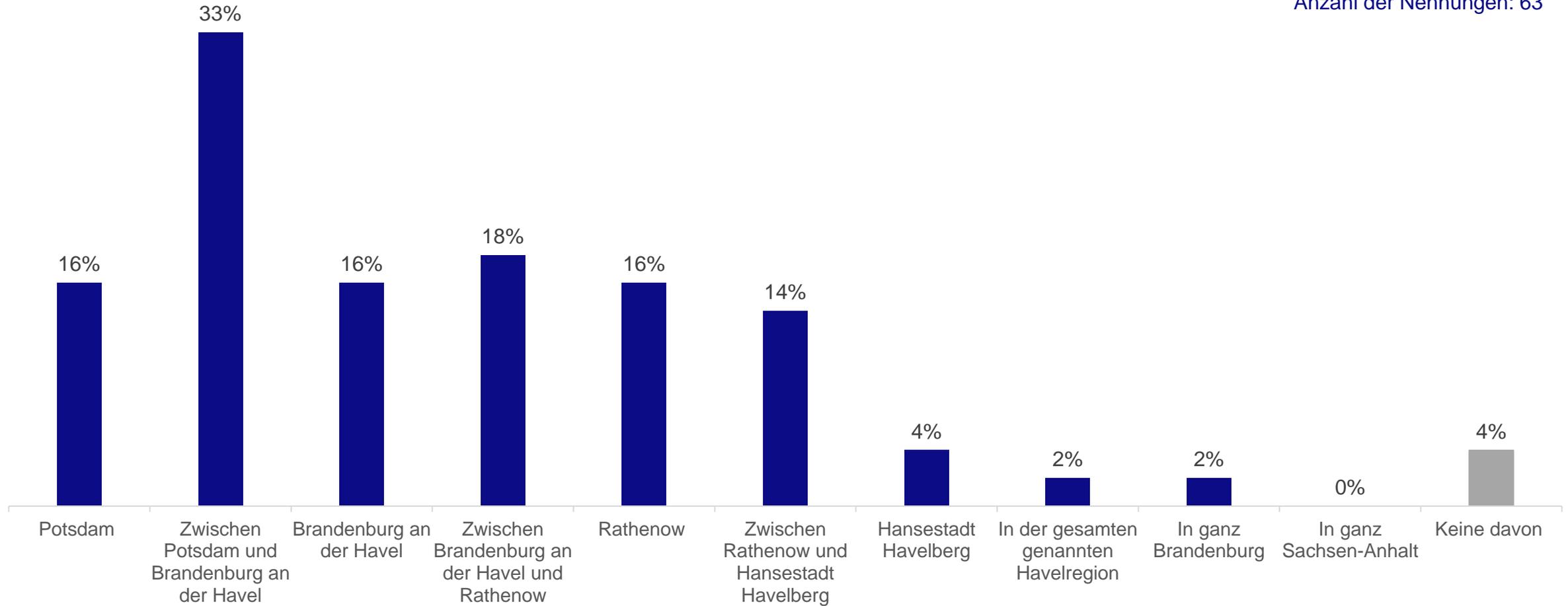


**Abb. 9 Online-Befragung: Welchem Bereich würden Sie sich am ehesten zuordnen?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

In welcher (Sub-)Region bzw. Kommune sind Sie bzw. ist Ihr Unternehmen/Verein etc. überwiegend aktiv?

Multiple-Choice-Frage | Anzahl der Befragten: 51  
Anzahl der Nennungen: 63

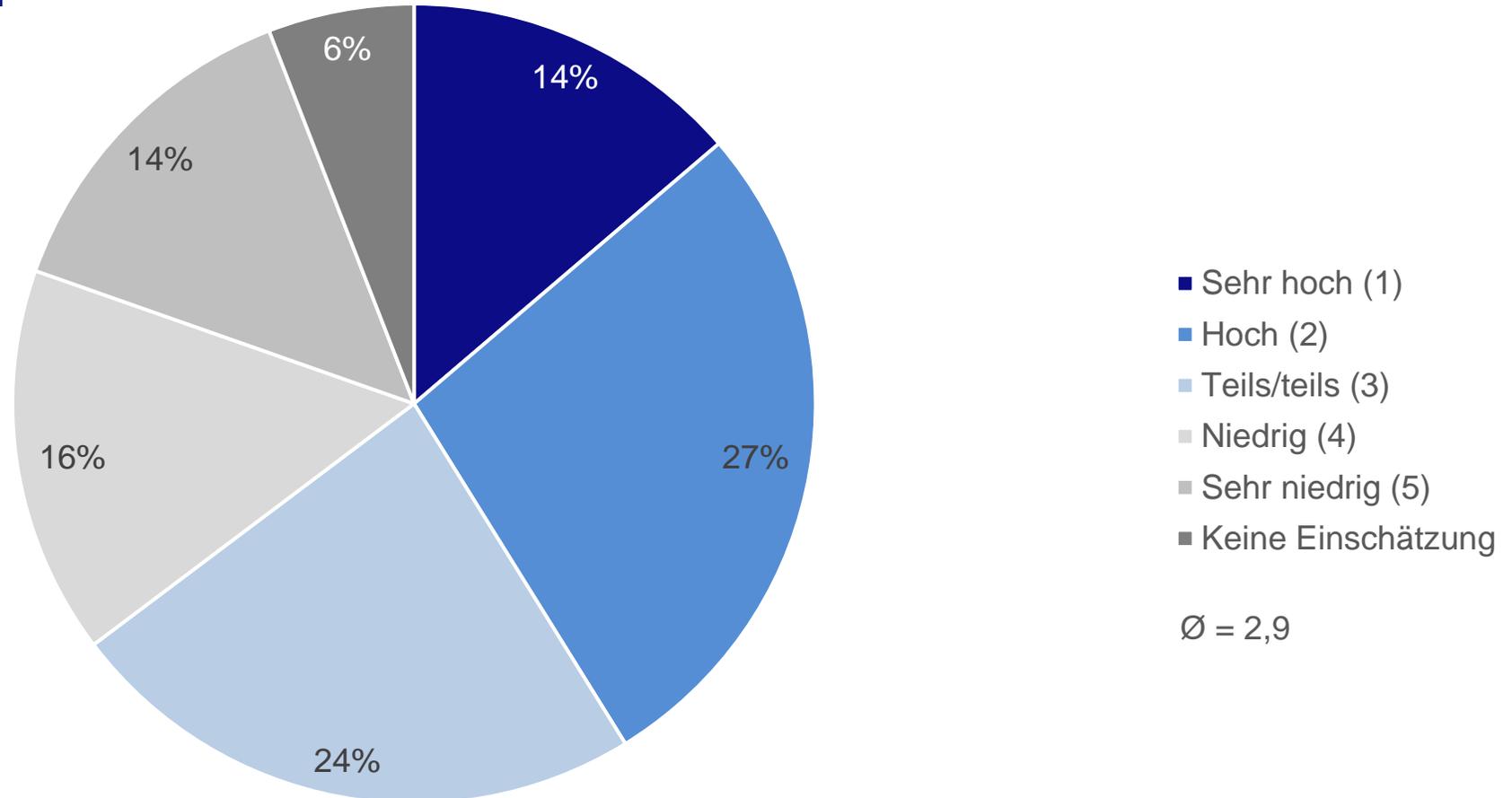


**Abb. 10 Online-Befragung: In welcher (Sub-)Region bzw. Kommune sind Sie bzw. ist Ihr Unternehmen/Verein etc. überwiegend aktiv?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

Wie hoch würden Sie ihr persönliches Interesse an dem Thema E-Mobilität auf dem Wasser einschätzen?

Single-Choice-Frage | Nennungen: 51

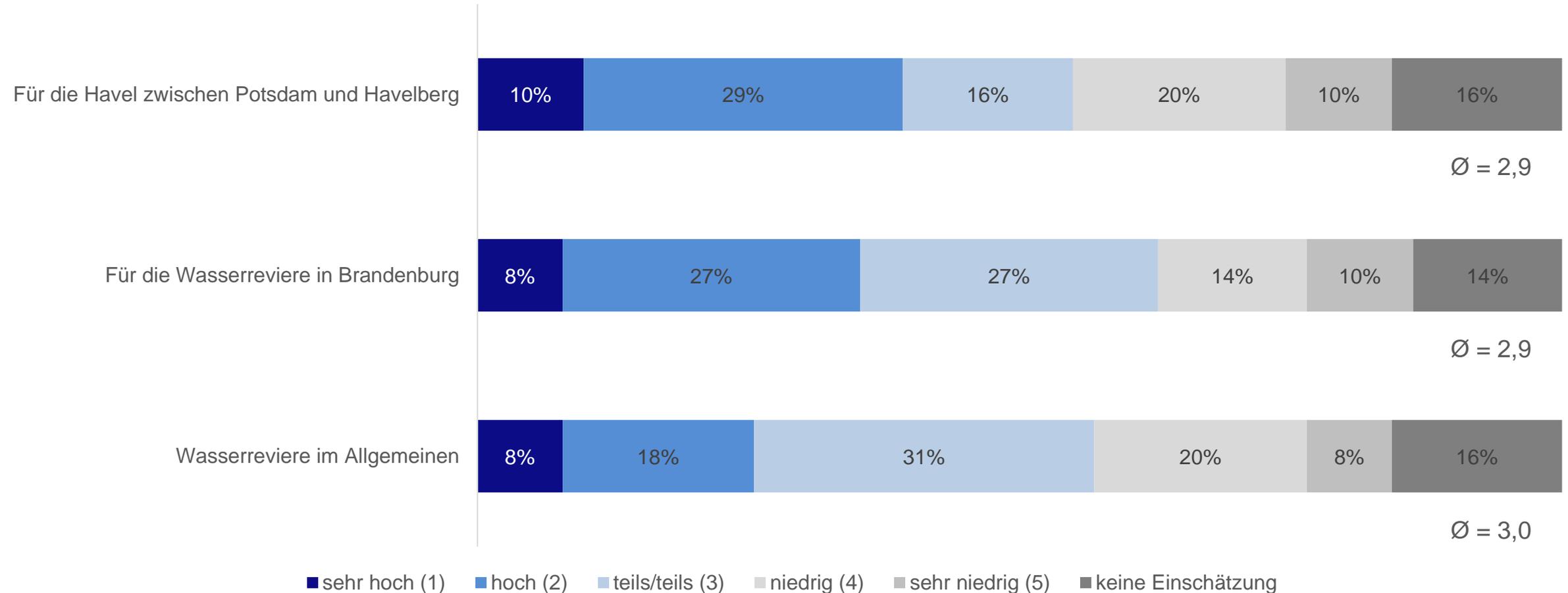


**Abb. 11 Online-Befragung: Wie hoch würden Sie ihr persönliches Interesse an dem Thema E-Mobilität auf dem Wasser einschätzen?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

## Wie hoch schätzen Sie die Relevanz des Themas E-Mobilität auf dem Wasser ein?

Single-Choice-Frage | Nennungen: 52

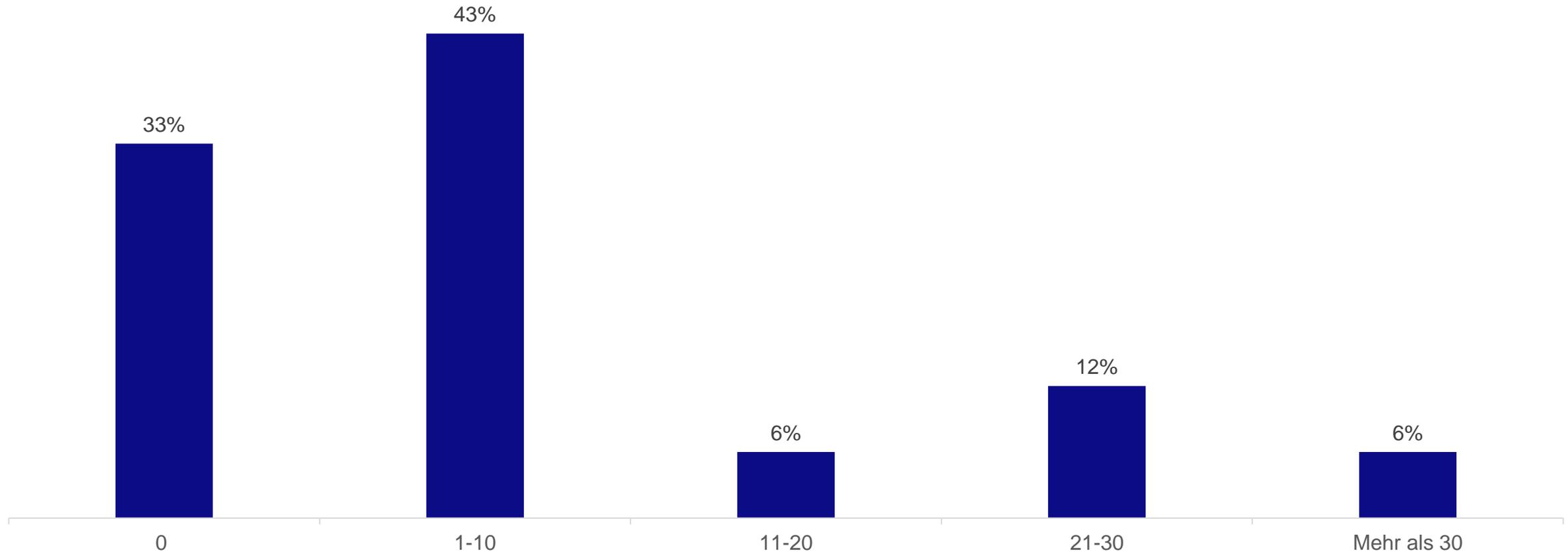


**Abb. 12 Online-Befragung: Wie hoch schätzen Sie die Relevanz des Themas E-Mobilität auf dem Wasser ein?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

Wie hoch ist die Anzahl ihrer eigenen Schiffe bzw. Wasserfahrzeuge insgesamt? Bitte nennen Sie nur die Anzahl der Schiffe bzw. Wasserfahrzeuge, die (zu) Ihnen selbst gehören.

Single-Choice-Frage | Nennungen: 51

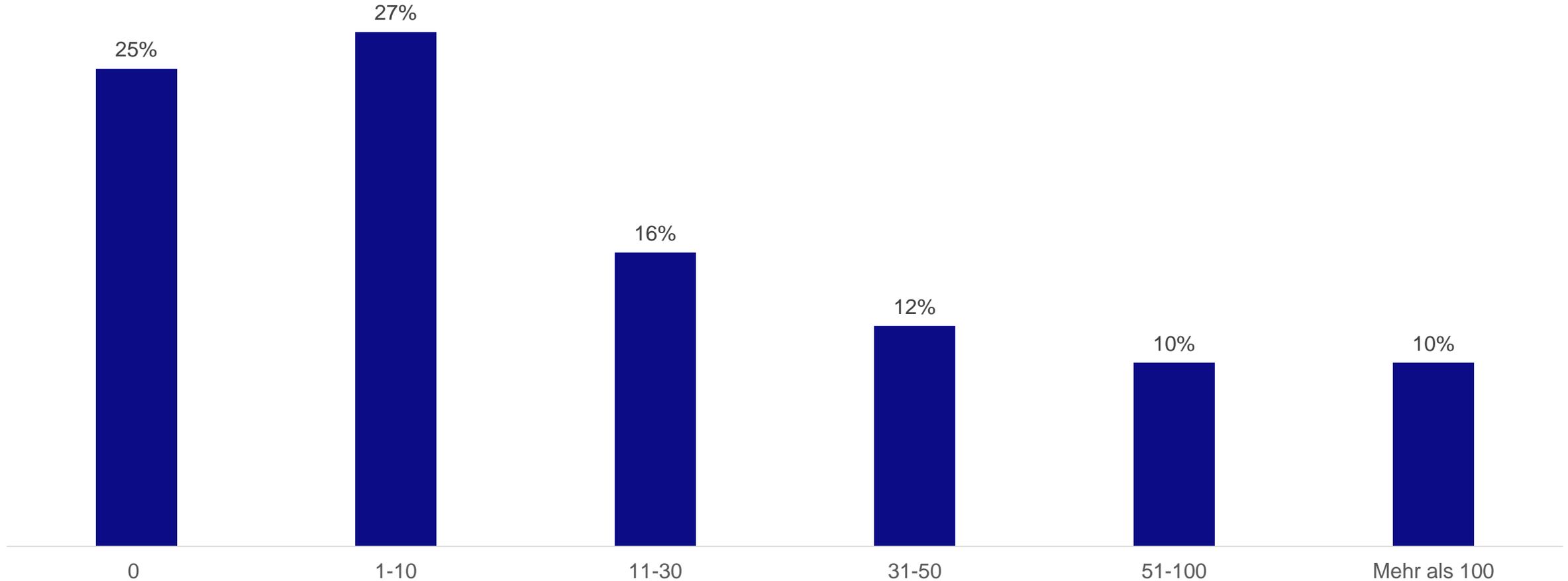


**Abb. 13 Online-Befragung: Wie hoch ist die Anzahl ihrer eigenen Schiffe bzw. Wasserfahrzeuge insgesamt? Bitte nennen Sie nur die Anzahl der Schiffe bzw. Wasserfahrzeuge, die (zu) Ihnen selbst gehören.**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

Wie hoch ist die Anzahl Ihrer eigenen Liegeplätze insgesamt? Bitte nennen Sie nur die Anzahl der Liegeplätze, die (zu) Ihnen selbst gehören.

Single-Choice-Frage | Nennungen: 51

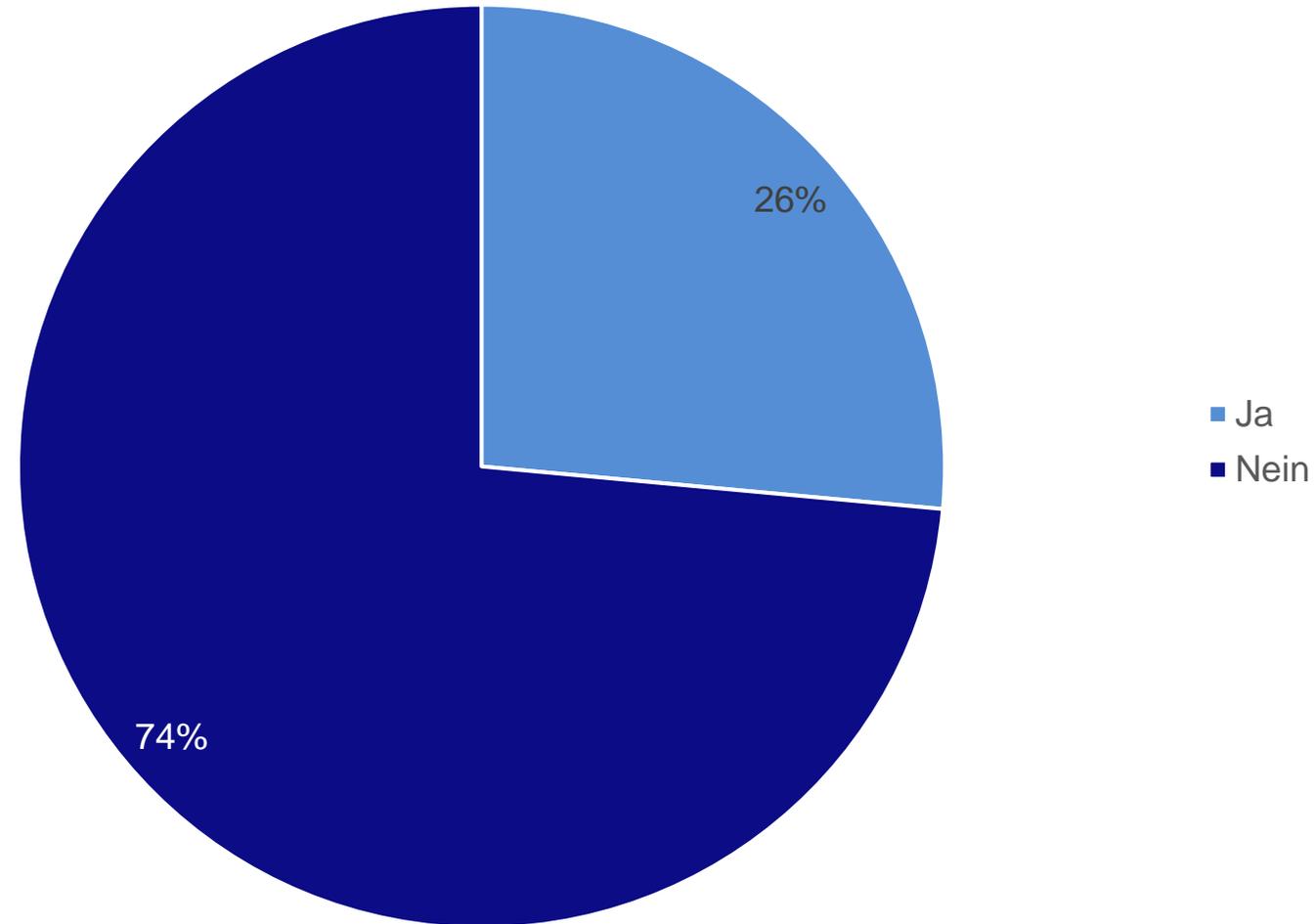


**Abb. 14 Online-Befragung: Wie hoch ist die Anzahl Ihrer eigenen Liegeplätze insgesamt? Bitte nennen Sie nur die Anzahl der Liegeplätze, die (zu) Ihnen selbst gehören.**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

## Haben Sie in Ihrer Flotte elektrisch betriebene Wasserfahrzeuge?

Single-Choice-Frage | Nennungen: 34



**Abb. 15 Online-Befragung: Haben Sie in Ihrer Flotte elektrisch betriebene Wasserfahrzeuge?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

### Welche Arten von elektrisch betriebenen Wasserfahrzeugen bieten Sie an?

Single-Choice-Frage | Nennungen: 9

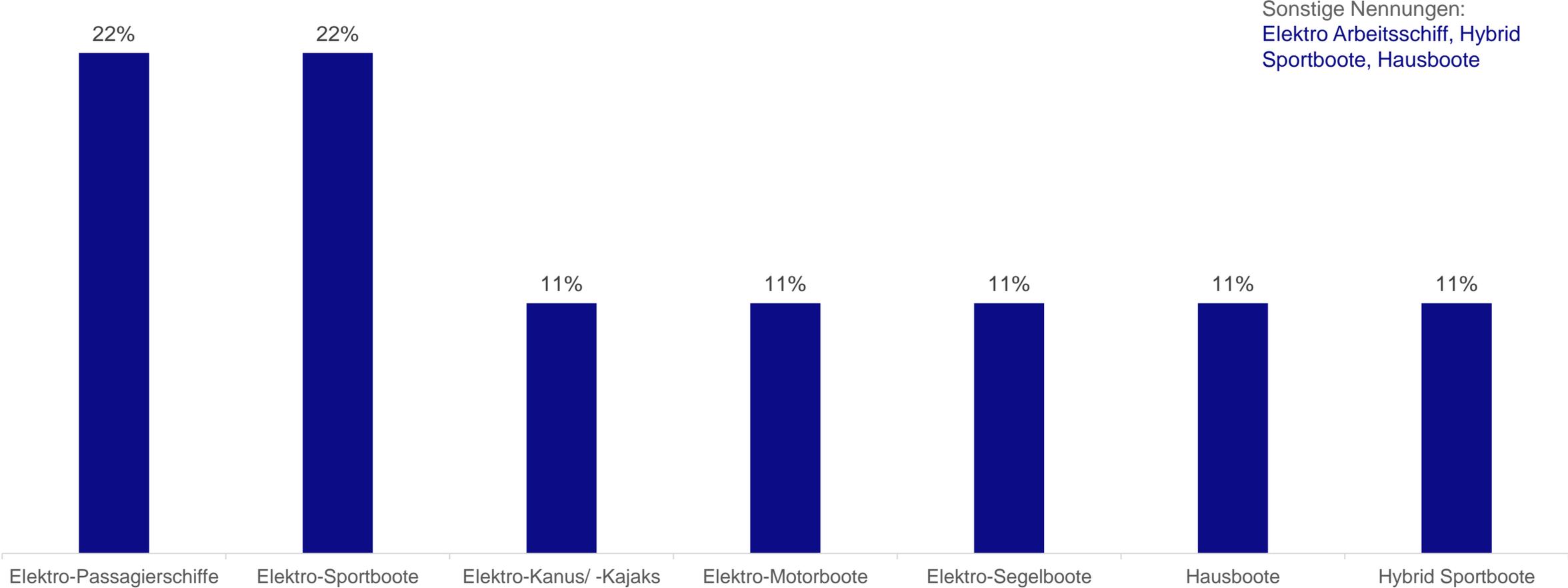


Abb. 16 Online-Befragung: Welche Arten von elektrisch betriebenen Wasserfahrzeugen bieten Sie an?

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

Planen Sie in naher Zukunft die Einführung (weiterer) elektrisch betriebener Wasserfahrzeuge?

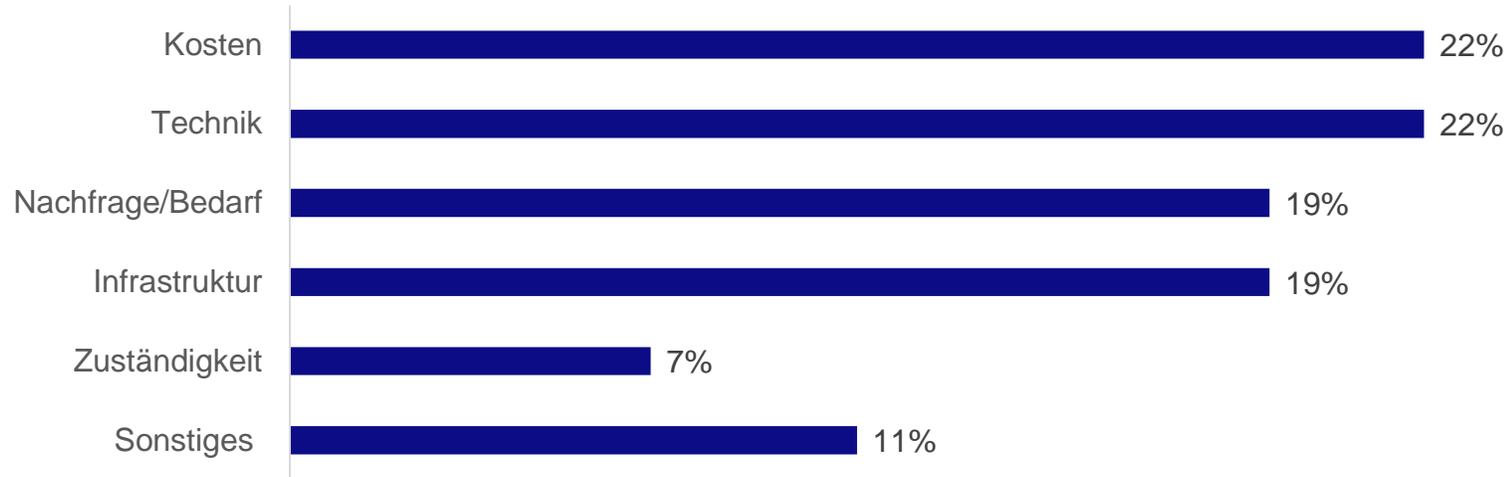
Single-Choice-Frage | Nennungen: 52



**Abb. 17 Online-Befragung: Planen Sie in naher Zukunft die Einführung (weiterer) elektrisch betriebener Wasserfahrzeuge?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

### Warum planen Sie die Einführung (weiterer) elektrisch betriebener Wasserfahrzeuge nicht?



Offene Frage | Nennungen: 27  
Ein freies Textfeld

Hinweis: ausgewählte Zitate

„[...] Es wären außerdem Investitionen erforderlich, die einem Neubau in etwa gleichstünden. Und nach einigen Jahren ist eine neue Batterie fällig. Völlig unwirtschaftlich. [...].“

„Weil die Ladeinfrastruktur fehlt [...].“

„Hausboote ausschließlich batterieelektrisch zu betreiben ist aktuell fern jeder Realität. Wenig Gastliegeplätze, keine Ladepunkte, nur mit PV kaum aufladbar und selbst bei viel Sonneneinstrahlung nur kurze Nutzungsdauer möglich.“

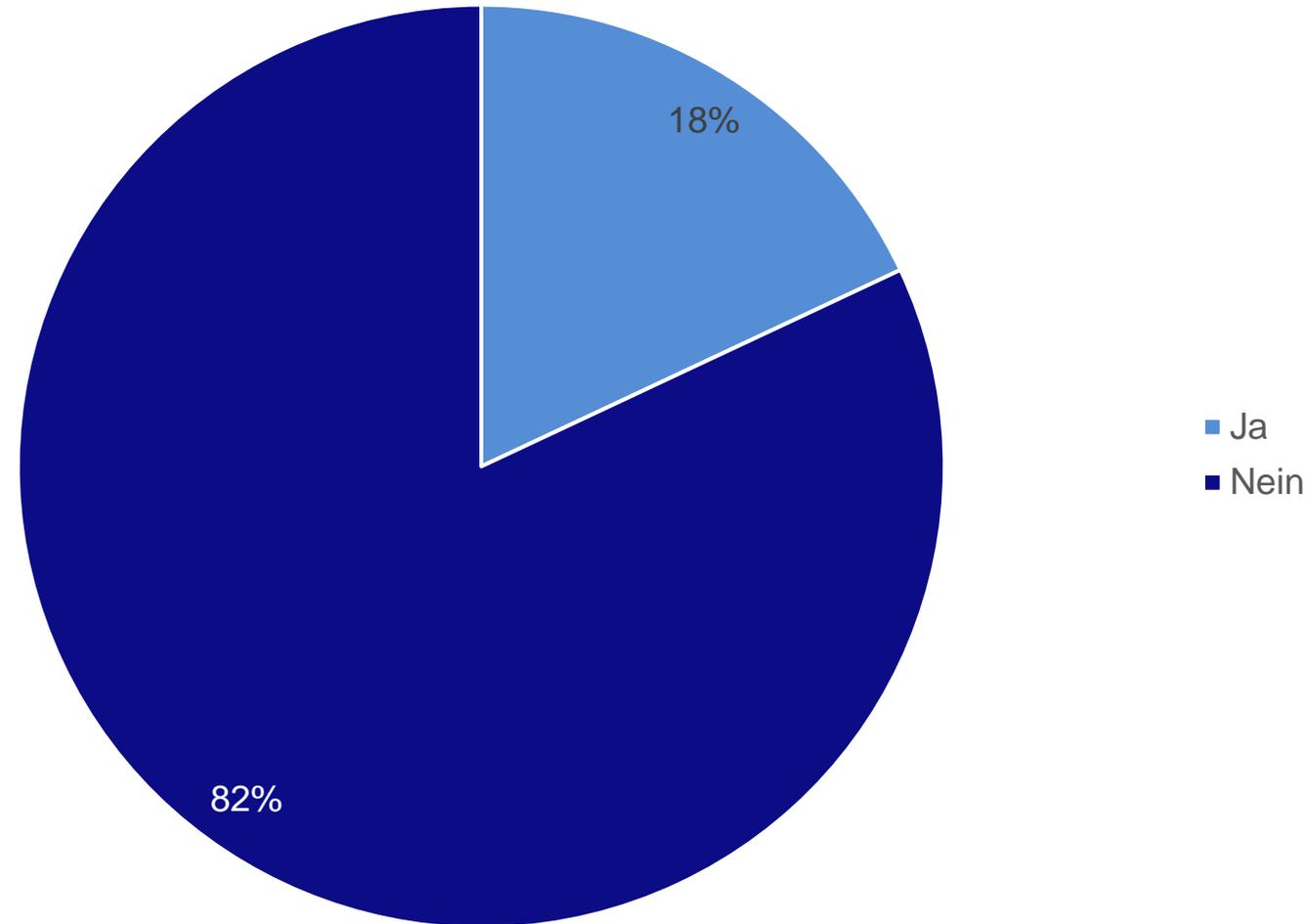
„[...] Keine ausgereifte nachhaltige Technik Zu hohe Kosten in der Anschaffung und damit nicht konkurrenzfähig Zu hohe Investitionen.“

Abb. 18 Online-Befragung: Warum planen Sie die Einführung (weiterer) elektrisch betriebener Wasserfahrzeuge nicht?

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

## Verfügt Ihre Einrichtung über Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Wasserfahrzeuge?

Single-Choice-Frage | Nennungen: 51

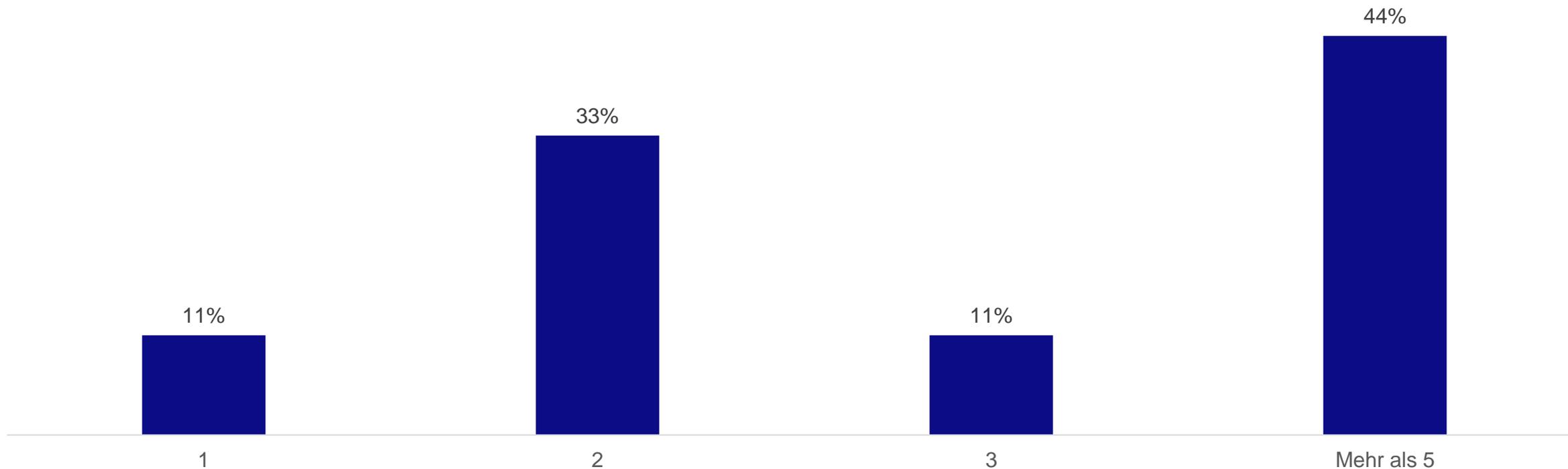


**Abb. 19 Online-Befragung: Verfügt Ihre Einrichtung über Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Wasserfahrzeuge?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

## Wie viele Lademöglichkeiten stellen Sie zur Verfügung?

Single-Choice-Frage | Nennungen: 9



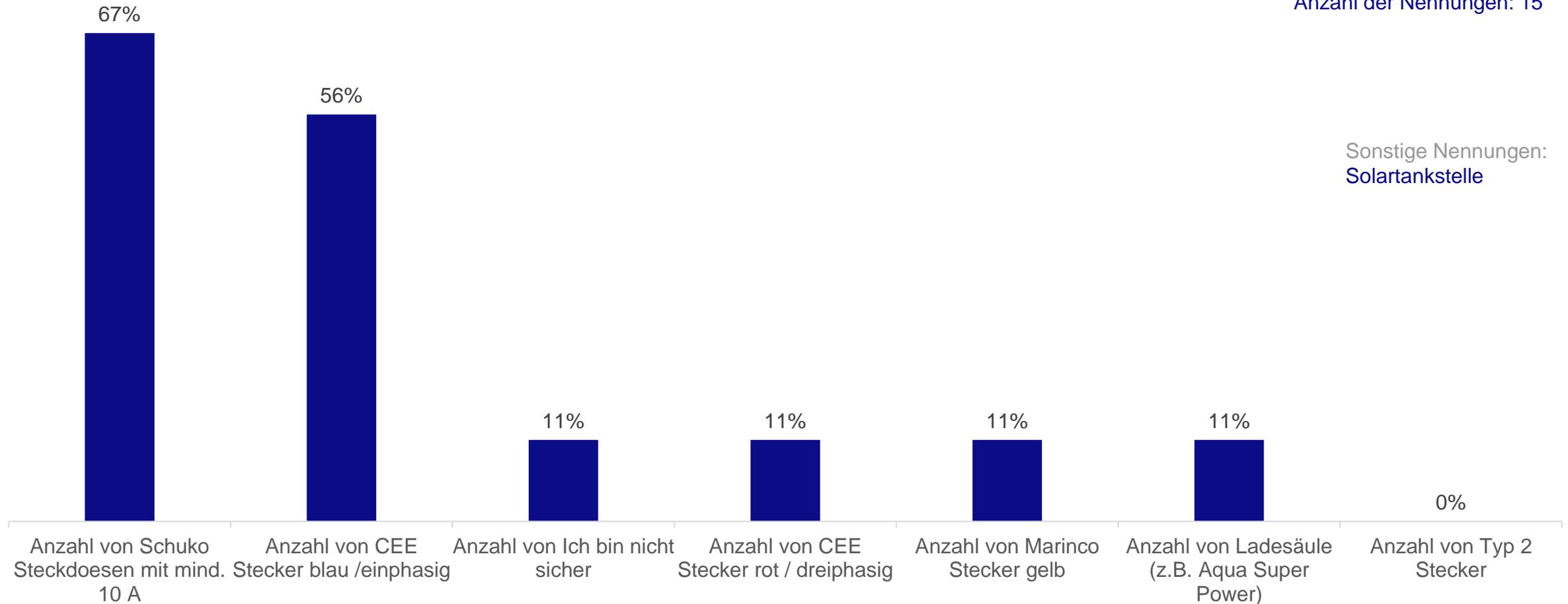
Hinweis: für die Antwortmöglichkeiten 4 oder 5 Lademöglichkeiten sind keine Nennungen abgegeben worden.

**Abb. 20 Online-Befragung: Wie viele Lademöglichkeiten stellen Sie zur Verfügung?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

### Welche Art von Lademöglichkeiten stellen Sie zur Verfügung?

Multiple-Choice-Frage | Anzahl der Befragten: 9  
Anzahl der Nennungen: 15



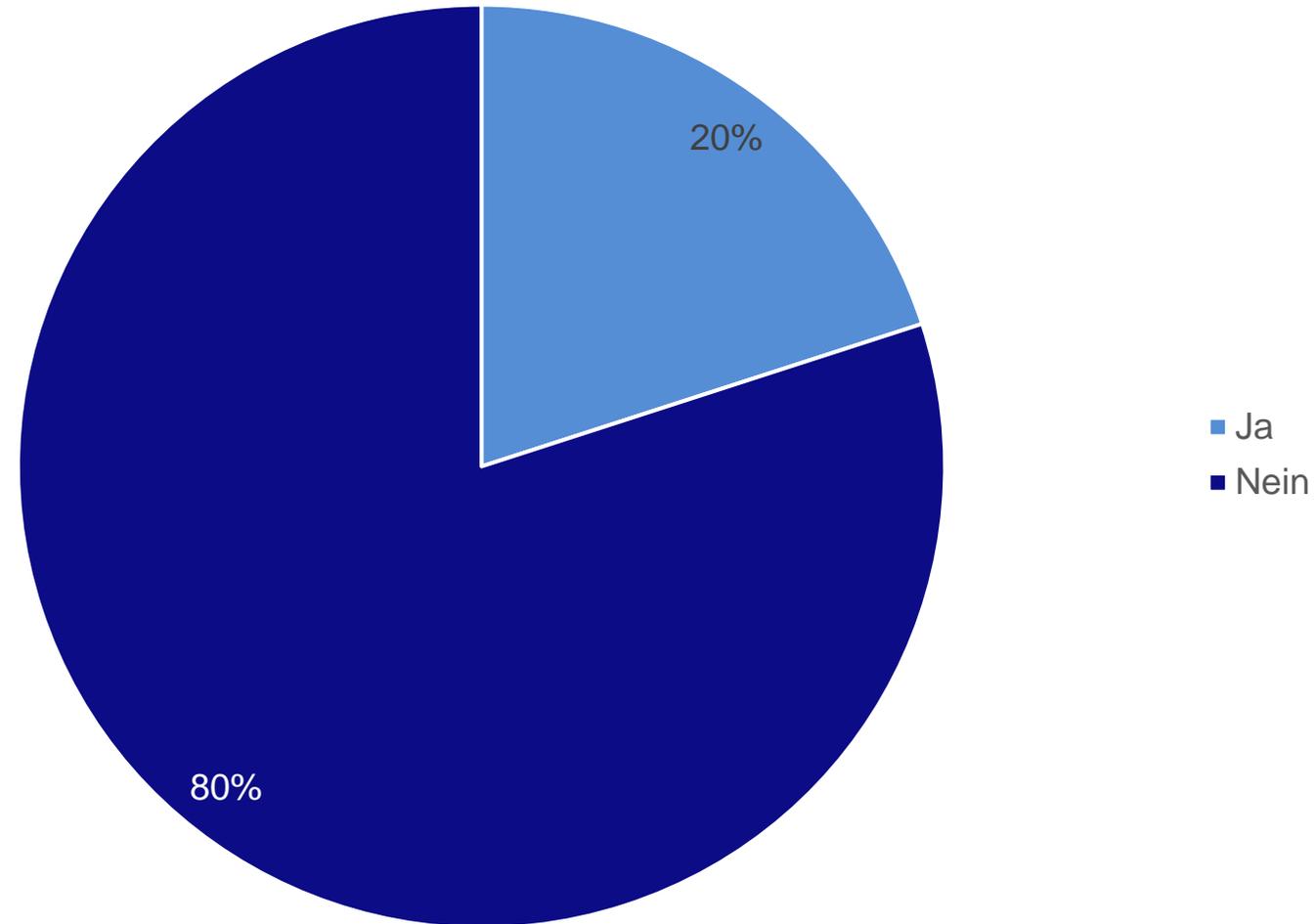
Sonstige Nennungen:  
Solartankstelle

Abb. 21 Online-Befragung: Welche Art von Lademöglichkeiten stellen Sie zur Verfügung?

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

## Planen Sie in Zukunft (weitere) Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen?

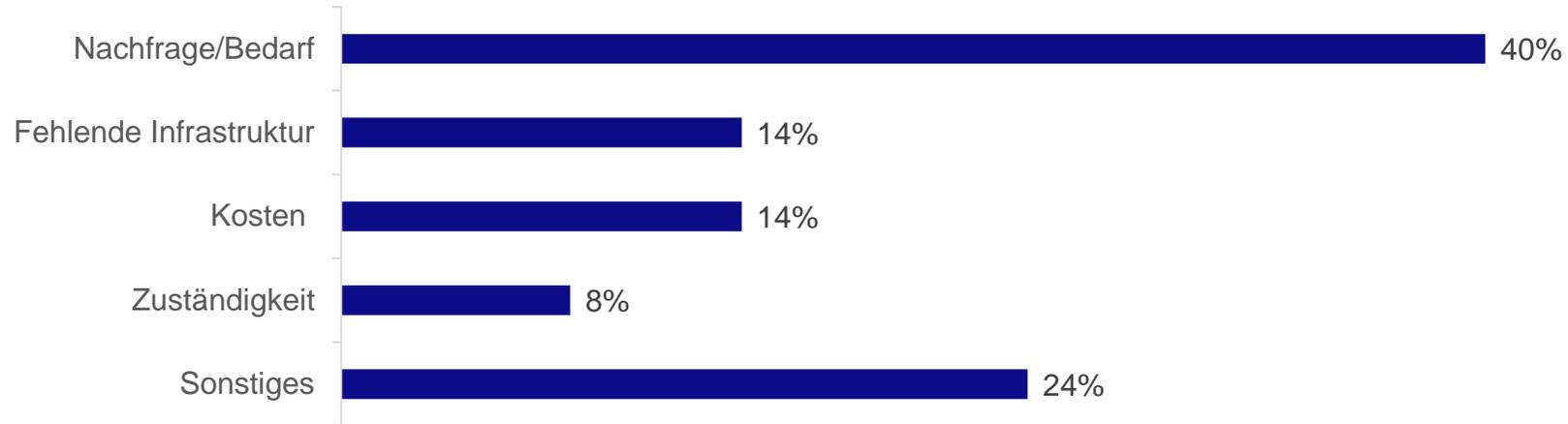
Single-Choice-Frage | Nennungen: 51



**Abb. 22 Online-Befragung: Planen Sie in Zukunft (weitere) Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

## Warum planen Sie es nicht in Zukunft (weitere) Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen?



Offene Frage | Nennungen: 37  
Ein freies Textfeld

Hinweis: ausgewählte Zitate

„Da haben wir noch nicht drüber nachgedacht und es wurde auch noch nicht danach gefragt.“ / „Das Thema ist noch nicht relevant.“ / „Zur Zeit wird der Bedarf mit dem Vorhandenen abgedeckt.“

„Müsste erst eine stärkere Leitung gelegt werden. Die vorhandene Leitung deckt nur den Bedarf mit geringer Leistung.“

„Ich sehe keinen Nutzen für mich, nur Kosten.“ / „Fehlende Nachfrage, fehlendes Budget.“

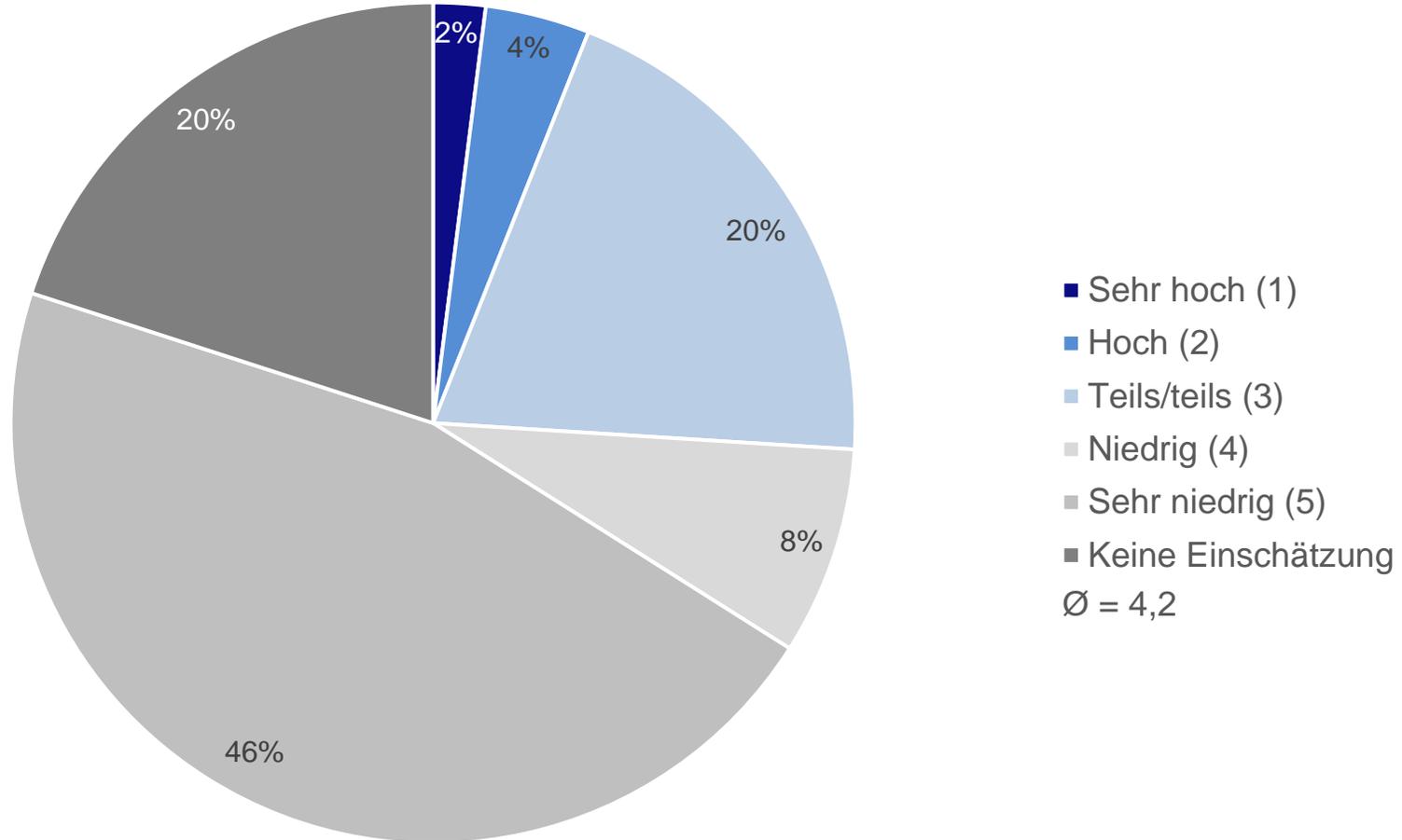
„Keine Planungen / Konzeption als Grundlage.“ / „Liegt nicht in meiner Hand.“

**Abb. 23 Online-Befragung: Warum planen Sie es nicht in Zukunft (weitere) Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

## Wie hoch ist die Nachfrage Ihrer Kund:innen bzw. Gäste nach elektrisch betriebenen Wasserfahrzeugen?

Single-Choice-Frage | Nennungen: 50



**Abb. 24 Online-Befragung: Wie hoch ist die Nachfrage Ihrer Kund:innen bzw. Gäste nach elektrisch betriebenen Wasserfahrzeugen?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

### Wie hoch ist die Nachfrage Ihrer Kund:innen bzw. Gäste nach Ladeinfrastruktur?

Single-Choice-Frage | Nennungen: 50

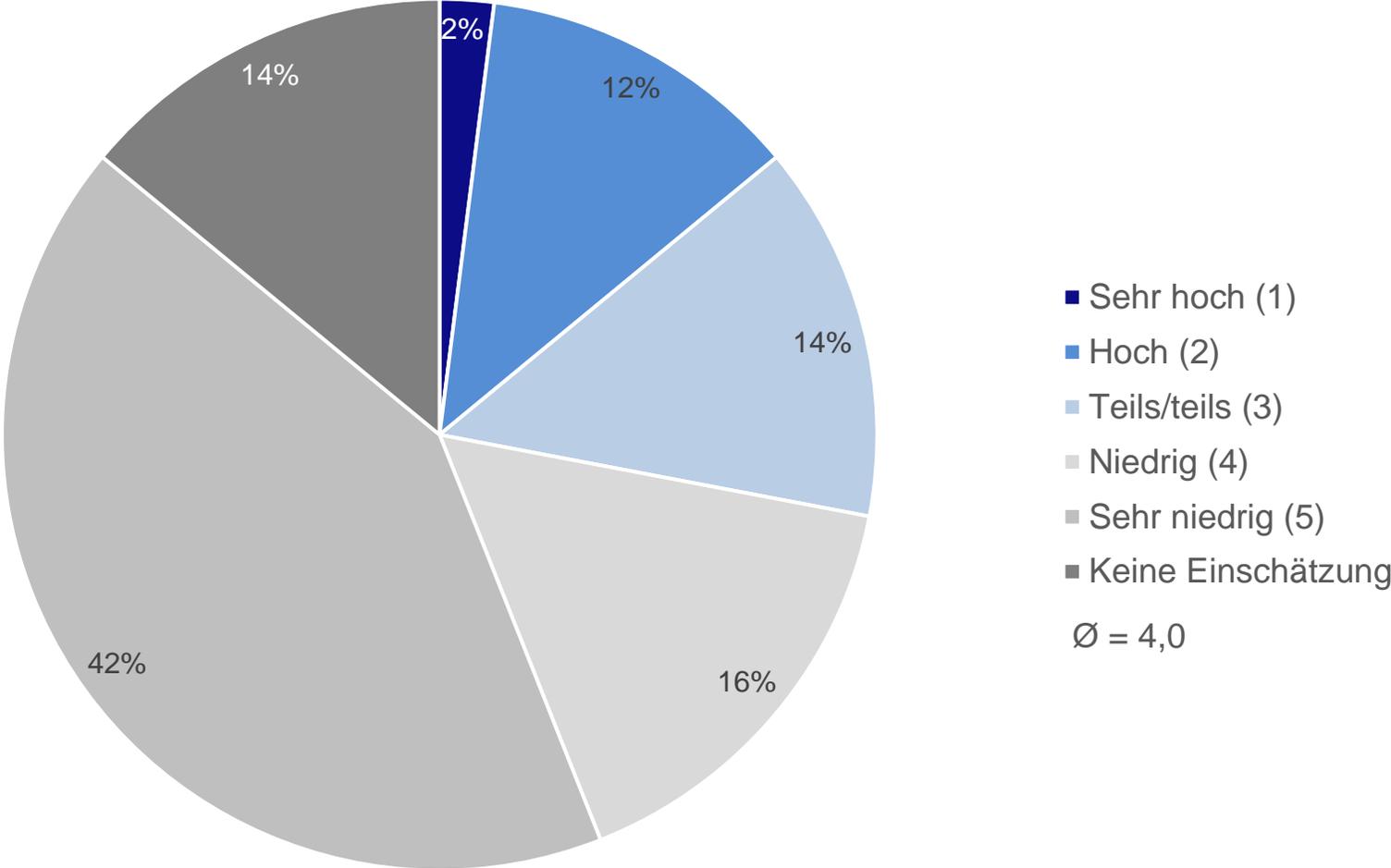
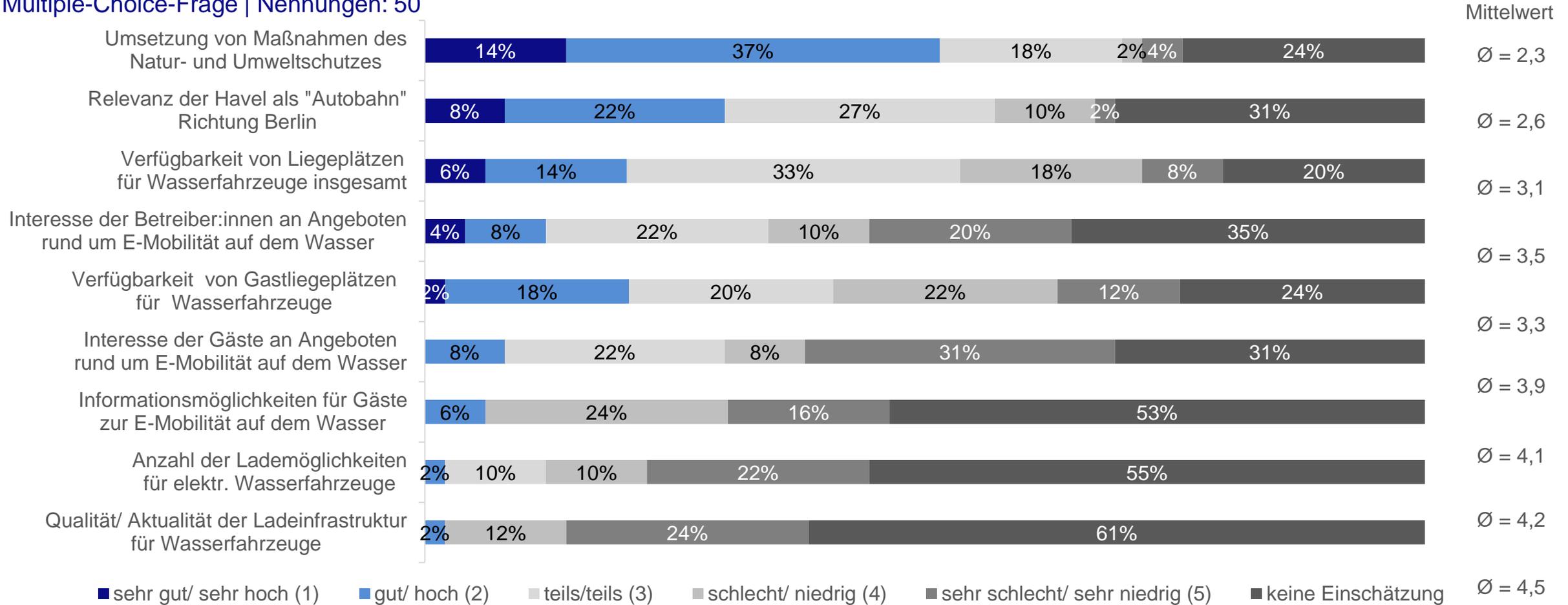


Abb. 25 Online-Befragung: Wie hoch ist die Nachfrage Ihrer Kund:innen bzw. Gäste nach Ladeinfrastruktur?

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

## Wie bewerten Sie die folgenden Aspekte des Reviers im Allgemeinen?

Multiple-Choice-Frage | Nennungen: 50



**Abb. 26 Online-Befragung: Wie bewerten Sie die folgenden Aspekte des Reviers im Allgemeinen?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

## Welche Trends und Entwicklungen für die Zukunft beobachten Sie bei der Elektromobilität auf dem Wasser?

Offene Frage | Anzahl der Befragten: 23 – Anzahl der Nennungen: 22

Drei freie Textfelder



**Abb. 27 Online-Befragung: Welche Trends und Entwicklungen für die Zukunft beobachten Sie bei der Elektromobilität auf dem Wasser?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

Welche Herausforderungen sehen Sie bei der Weiterentwicklung von E-Mobilität auf dem Wasser an der Havel, insbesondere im Bezug auf Ladeinfrastruktur und elektrisch betriebene Wasserfahrzeuge?

Hinweis: ausgewählte Zitate

Offene Frage | Anzahl der Befragten: 31 – Anzahl der Nennungen: 60

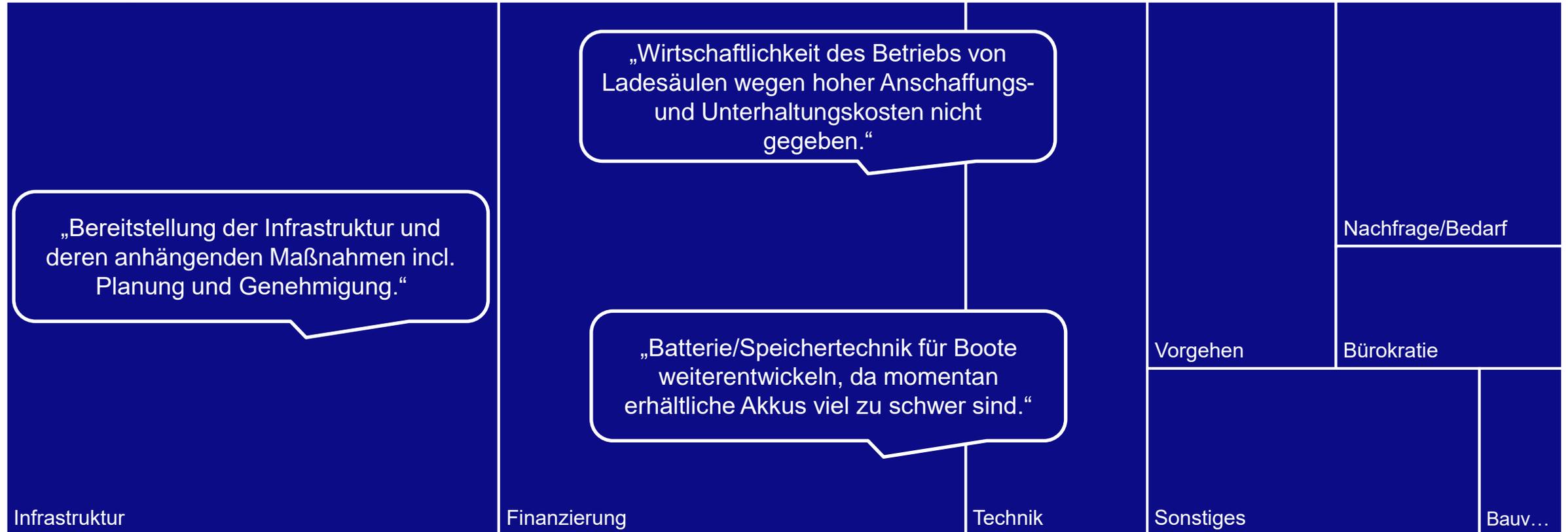
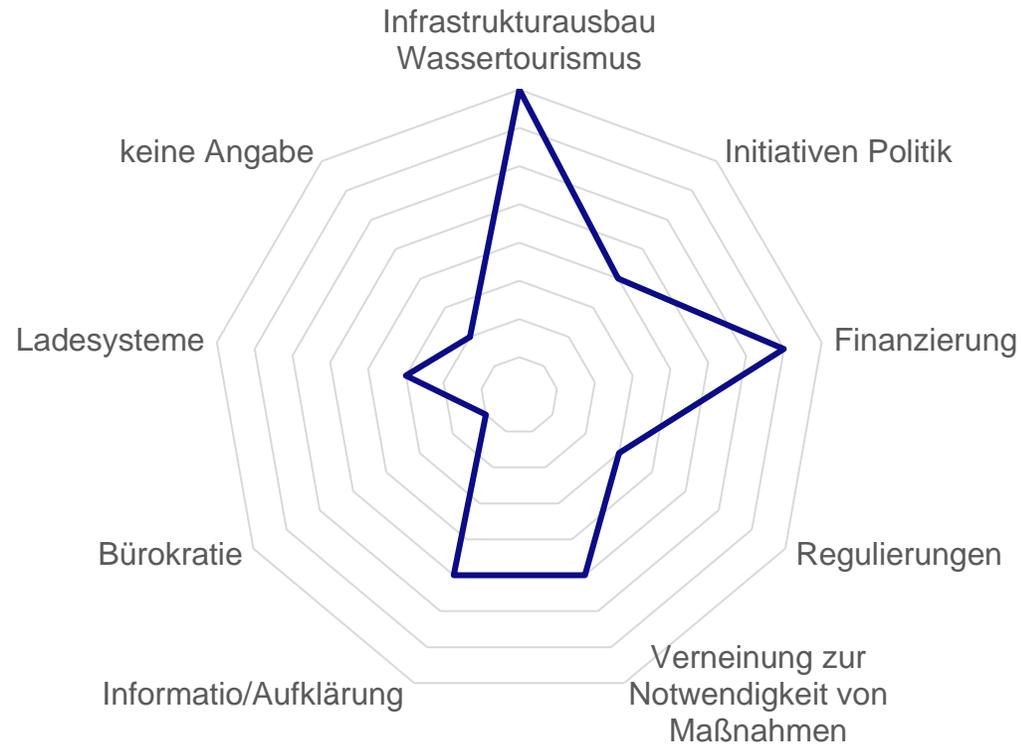


Abb. 28 Online-Befragung: Welche Herausforderungen sehen Sie bei der Weiterentwicklung von E-Mobilität auf dem Wasser an der Havel, insbesondere im Bezug auf Ladeinfrastruktur und elektrisch betriebene Wasserfahrzeuge?

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

## Haben Sie weitere, konkrete Maßnahmenvorschläge/ Wünsche für die Weiterentwicklung der E-Mobilität an der Havel?

Offene Frage | Anzahl der Befragten: 22 - Anzahl der Nennungen: 38



*Hinweis: ausgewählte Zitate*

„Der Wassertourismus ist zur Zeit rückläufig, es fehlen Infrastruktur ( Tankstellen, Lokale zum Essen, Anlegestellen, Entsorgung von Müll, Abwasser etc.) hier sollte angesetzt werden, bevor über E-Mobilität philosophiert wird.“

„Fördermöglichkeiten für Ausbau der kommunalen Infrastruktur.“ / „Politische Unterstützung/Kostenbeteiligung.“

„Leitfaden inkl. Handlungsempfehlungen für den Aufbau einer optimal auf E-Mobilität ausgelegten Anlegestelle.“

„Einheitliches Ladesystem..“ / „App-Lösung analog für E-Autos über freie E-Ladesäulen.“

**Abb. 29 Online-Befragung: Haben Sie weitere, konkrete Maßnahmenvorschläge/ Wünsche für die Weiterentwicklung der E-Mobilität an der Havel?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

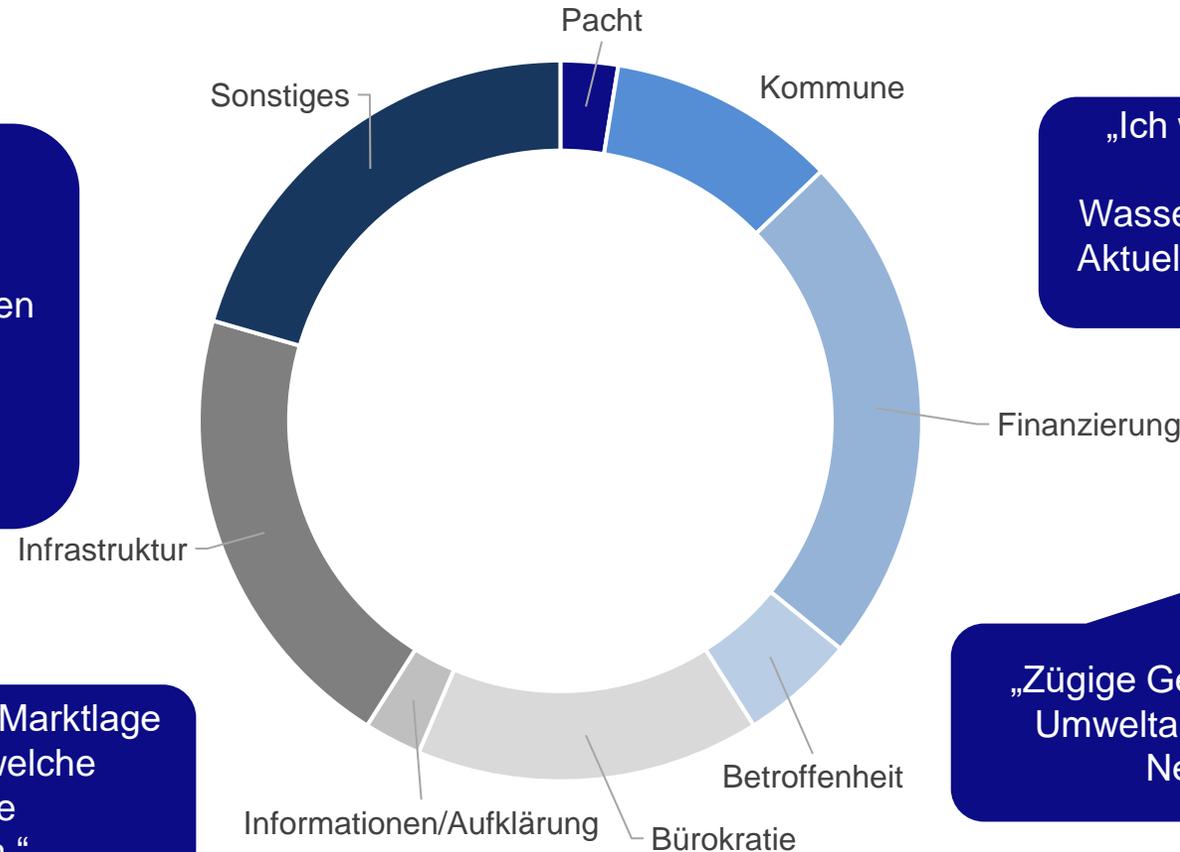
Welche Unterstützung würden Sie sich von Ihrer Kommune/ Tourismusverband/ Initiative wünschen, um den Einsatz von elektrisch betriebenen Wasserfahrzeugen bzw. Ladeinfrastruktur in Ihrem Betrieb bzw. Ihrer Kommune etc. zu fördern?

Offene Frage | Anzahl der Befragten: 29  
Anzahl der Nennungen: 36

Hinweis: ausgewählte Zitate

„Forciert kann der Aufbau der Ladeinfrastruktur nur durch hohe Förderungsanreize erfolgen ! - Genehmigung von neuen Steganlagen und Auflagen sind hoch ! geringer öffentlicher Zugang zu Wassergrundstücken, um neue Liegeplätze zu schaffen.“

„Zunächst wäre die Informationen der Marktlage interessant. Gibt es einen Markt, welche Tendenzen gibt es und welche Fördermöglichkeiten bestehen.“



„Ich wünsche mir das die Kommune Potsdam das Potential des Wassertourismus erkennt und ausbaut. Aktuell wird behindert und gebremst wo es nur geht.“

„Zügige Genehmigungsverfahren, weniger Umweltauflagen, finanzielle Anreize bei Neubau und Erweiterung“

**Abb. 30 Online-Befragung: Welche Unterstützung würden Sie sich von Ihrer Kommune/ Tourismusverband/ Initiative wünschen, um den Einsatz von elektrisch betriebenen Wasserfahrzeugen bzw. Ladeinfrastruktur in Ihrem Betrieb bzw. Ihrer Kommune etc. zu fördern?**

Quelle: Eigene Darstellung inspektour GmbH, 2024

## E-Boot-Modelle

(Auswahl, kein Anspruch auf Vollständigkeit)

Nachfolgend werden ausgewählte **E-Boot-Modelle**, die in Teilen bereits heute oder in Zukunft in der Havelregion unterwegs sind, dargestellt. Insbesondere Daten wie die Größe oder Batteriekapazität sind u.a. für die Weiterentwicklung der benötigten Ladeinfrastruktur relevant.

<p><b>Frauscher Alassio 650</b> <a href="https://www.frauscherboats.com/boat/650-alassio/">https://www.frauscherboats.com/boat/650- alassio/</a></p>	<p>Länge: 6,50 Meter; Breite: 2,17 Meter; Motor: 4,3-60 kW; Batterie: 12-40 kWh Reichweite: Je nach Motorleistung 35 km bis 79 km; Höchstgeschwindigkeiten: Je nach Motorleistung 10 km/h bis 30 km/h</p>
<p><b>X shore X shore 1</b> <a href="https://xshore.com/us/xshore-1">https://xshore.com/us/xshore-1</a></p>	<p>Länge: 6,50 Meter; Breite: 2,23 Meter; Motor: 125 kW; Batterie: 63 kWh Höchstgeschwindigkeit bis zu 55 km/h; Reichweite: 93 km bei niedriger Geschwindigkeit 20%-80% laden mit 22,5 kW Ladegerät in 1,5h möglich</p>
<p><b>Performance Marine</b> <i>Performance e801</i> <a href="https://performance-marine.de/">https://performance-marine.de/</a></p>	<p>Länge: 7,90 Meter; Breite: 2,50 Meter; Motor: 300+ kW; Batterie: 2 x 63,1 kWh Kapazität: max. 7 Personen; Höchstgeschwindigkeiten von über 50 Knoten</p>
<p><b>X shore</b> <i>Eelex 8000</i> <a href="https://xshore.com/us/eelex-8000">https://xshore.com/us/eelex-8000</a></p>	<p>Länge: 8,00 Meter; Breite: 2,60 Meter; Motor: 170 kW; Batterie: 125 kWh Höchstgeschwindigkeit bis zu 65 km/h; Reichweite: bis zu 180 km bei niedriger Geschwindigkeit</p>
<p><b>Candela</b> <i>Candela C-8</i> <a href="https://candela.com/de/introducing-the-candela-c-8/">https://candela.com/de/introducing-the-candela-c- 8/</a></p>	<p>Länge: 8,50 Meter; Breite: 2,50 Meter; Motor: 45/50 kW; Batterie: 69 kWh Kapazität: max. 6+2; Geschwindigkeit 22-24 Knoten Reisegeschwindigkeit, 30 Knoten Höchstgeschwindigkeit Ladezeit 2 Stunden, mit 3-Phasen-Ladung</p>

## E-Boot-Modelle

(Auswahl, kein Anspruch auf Vollständigkeit)

<b>Q-Yachts Q30</b> <a href="https://q-yachts.com/q30/">https://q-yachts.com/q30/</a>	Länge: 9,30 Meter; Breite: 2,20 Meter; Motor: 2 x 10 kW; Batterie: 30 kWh Geschwindigkeit bis 14 kn (26 km/h); Reichweite bis zu 60 nm bei niedriger Geschwindigkeit
<b>Delphia Delphia-11 Life</b> <a href="https://www.delphiayachts.com/de/boote/delphia-11-sedan">https://www.delphiayachts.com/de/boote/delphia-11-sedan</a>	Länge: 10,77 Meter; Breite: 3,85 Meter; Motor: 55 kW; Batterie: 38 kWh Ladezeit (Ladegerät mit 3,8 kWh): 20%-100% = 10,5 h Reichweite: 85 km bei niedriger Geschwindigkeit
<b>Greenline Yachts Greenline 48</b> <a href="https://www.greenlinehybrid.com/de/yacht/greenline-48-fly">https://www.greenlinehybrid.com/de/yacht/greenline-48-fly</a>	Länge: 15,97 Meter; Breite: 4,80 Meter; Motor: 2 x 100 kW; Batterie: 4 x 40 kWh Höchstgeschwindigkeit: 13 kn; Reichweite: bis zu 30 nm bei 7 kn
<b>Catamarans ht</b> <a href="https://catamarans-ht.com/">https://catamarans-ht.com/</a>	3 Hausboot-Modelle: 334 <i>Delfin</i> (9,9 m x 3,4 m), <i>Oase 410</i> (9,9 m x 3,4 m) und <i>Safety Grand 5</i> (9,9m x 4,2 m) Hausboote werden nach individuellen Entwürfen gestaltet

## E-Bootsmotoren-Hersteller

(Auswahl, kein Anspruch auf Vollständigkeit)

Nachfolgend werden ausgewählte **E-Bootsmotoren-Hersteller** dargestellt.

### Torqeedo GmbH

<https://www.torqeedo.com/de>

- Gründung 2005 in Deutschland (seit 2024 verkauft an Yamaha Motor)
- Weltmarktführer im Bereich elektrische Außenborder (erster Hersteller, der elektrische Außenborder mit integrierten Lithium-Ionen-Batterien in Serie produzierte)
- Weitere Produkte: elektrische Innenborder, Pod-Motoren und serielle Hybridsysteme für große Yachten

### ePropulsion

<https://epropulsion.de/>

- Gründung 2016 in China, gehört zur DITOMA GmbH
- Motoren je nach Modell zwischen 1 und 40 kW Leistung → Antrieb für unterschiedliche Boote bis ca. 10 Tonnen Gewicht
- Insbesondere für hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis bekannt

### MOLABO GmbH

<https://molabo.com/>

- Gründung 2016 in Deutschland (seit 2024 Teil der Hechinger Unternehmensgruppe)
- Innovationsführer für Elektromotoren
- Fokus auf berührsichere Hochleistungsantriebe, die auch bei Leistungen von 50 kW keine aufwändigen Hochvolt-sicherheitsmaßnahmen erfordern
- Zahlreichen Auszeichnungen in der Marinebranche

### Minn Kota

<https://minnkota.johnsonoutdoors.com/us>

- Gründung 1934 (USA)
- Fokus: Heckmotoren für Angler und kleinere Motorboote

Weitere Hersteller (insbesondere für größere Boote):

- Kräutler Elektromaschinen GmbH, Aquamot GmbH, ETECH GmbH, RiPower GmbH

## Übersicht Ladeinfrastrukturanbieter

(Auswahl, kein Anspruch auf Vollständigkeit)

Nachfolgend werden ausgewählte **Anbieter**, die sich auf Ladeinfrastruktur für E-Boote spezialisiert haben dargestellt und deren aktuellen Produkte aufgezählt.

### **Bouillet Energy**

<https://www.bouilletenergy.com/>

- Bordstrom AC: hochwertiger Edelstahl, individualisierbare Blende, zwei Steckertypen: Typ 2 und CEE-Stecker, Abrechnung über App oder RFID-Karte
- Bordstrom DC: bestehend aus Hauptstation und mehreren kleinen Satelliten, Ladespannung variierbar: 200-920 Volt; Gesamtleistung zwischen 200 und 600 kW, Steckertyp CCS (ermöglicht schnelle und leistungsstarke Ladung für eine Vielzahl von Booten und Fahrzeugen)
- Landstromsäule: mit und ohne kWh-Zähler, 6 Anschlüsse ohne Zähler und bis zu 4 Anschlüssen mit kWh-Zählern konfigurierbar, Stromstecker Typ CEE, Säule aus seewasserfestem Aluminium

### **Blue Charge**

<https://www.blue-charge.de/bluechargeway/>

- 2 Ladepunkte je Säule, Edelstahlgehäuse
- Wahlweise Typ 2 oder roter 400V-CEE Drehstromstecker
- In jedem Ladepunkt einphasiger blauer 230V-CEE Stecker für Landstromanschluss

### **TallyKey A/S Dänemark**

<https://www.ackermann-bootsstege.de/leistungen/tallykey-versorgungs-saeulen/>

- T4-Versorgungssäule: 2 oder 4 CEE-Steckdosen mit max. 63 A, integrierte Beleuchtung mit 18 W Sparlampe, Aluminiumgehäuse und Schrauben aus säurefestem Edelstahl
- T6-Versorgungssäule: bis zu 4 Stromanschlüsse, ein- oder drei phasige Steckdosen mit max. 63 A

### **Kempower**

<https://kempower.com/de/deutsch/>

- Verschiedenste Modelle für Land und Wasser (auch kombinierbar), zum Beispiel Kempower-Satellit mit bis zu 200 kW

## Übersicht Ladeinfrastrukturanbieter

(Auswahl, kein Anspruch auf Vollständigkeit)

<b>Aqua superPower</b> <a href="https://www.aqua-superpower.com/">https://www.aqua-superpower.com/</a>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Vollständig vernetzte Schnellladegeräte (20-90 Minuten), internationaler CSS-Ladestandard, eigene App vorhanden</li><li>– Bereits aktiv in Südfrankreich (Cannes, Monaco, Saint-Tropez), USA, Schweden, Spanien, Portugal und Italien (Gardasee, Como und Lago Maggiore)</li></ul>
<b>floatingchargingstation</b> <a href="https://www.floatingchargingstation.com/on-the-water/">https://www.floatingchargingstation.com/on-the-water/</a>	<ul style="list-style-type: none"><li>– 90m<sup>2</sup> floating Plattform</li><li>– 220V Aufladestation</li><li>– 100kWh Solarspeicher</li><li>– 24h Anlegen &amp; Aufladen</li><li>– NULL-Emission</li><li>– 100% kontaktloses Bezahlen</li></ul>
<b>SolarYacht</b> <a href="https://www.solaryacht.com/">https://www.solaryacht.com/</a>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Jedes HouseBoatYacht Modell verfügt standardmäßig über ein smartes Solarsystem</li><li>– Innovative Batterien speichern den selbst produzierten Solarstrom für eine nachhaltige und autarke Boardstromversorgung</li><li>– Standardmäßig fährt jede HouseBoatYacht mit effizienten Benzinmotoren → optional auch mit innovativen 48V Elektromotor ausstattbar</li><li>– Made in Germany (Brandenburg)</li></ul>

### Auswahl relevanter Apps für (E-)Boote

App-Anwendungen können Nutzern von (E-)Booten verschiedene hilfreiche Informationen zur Verfügung stellen. Sie liefern den Nutzern u.a. Anregungen für die Routenplanung, Auskünfte zu den nächstgelegenen Häfen oder bieten eine Buchungsmöglichkeit für Liegeplätze an. Nachfolgend werden zwei gängige Apps kurz vorgestellt.

Die **ADAC Skipper App** bietet viele nützliche Funktionen für alle, die gerne mit dem Boot unterwegs sind. In ihrer Basis-Version ist die App kostenlos!

- Die App bietet alle wichtigen Funktionen für Skipper – von detaillierten Marinainformationen bis hin zur Törnplanung und –Aufzeichnung
- Größte Hafendatenbank: Mit mehr als 4.000 teils vor Ort getesteten Häfen und Marinas verfügt die App über eine der umfassendsten Hafendatenbanken am Markt
- Von Skippern für Skipper: In die Entwicklung der ADAC Skipper App sind laufend Nutzer-Feedback eingeflossen

Die **App Boatpark** ist eine Vermittlungsplattform für die kurzfristige Nutzung von Bootsliegplätzen.

- Die Plattform ermöglicht es Yachthäfen und privaten Liegeplatzbesitzern, ihre Liegeplätze zu bestimmten Tagen und Preisen temporär zu vermieten.
- Die Nutzer können den Liegeplatz per Mobile-App jederzeit und von jedem Ort aus buchen, ohne Funk, Telefon oder E-Mail nutzen zu müssen
- Die App ist kostenlos

*Quellen: ADAC Skipper Portal, o.D.; Boatpark AG, o.D.*

# MARKTENTWICKLUNG

### Vorteile/ Potenziale E-Mobilität auf dem Wasser

- **Reduktion der Emissionen:** Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks, Vermeidung von lokaler Luftverschmutzung  
(erzeugt bei der Fahrt keine umweltschädlichen und stinkenden Abgase)
- **Verringerung der Wasserverschmutzung:** geben keine Schadstoffe wie Treibstoff, Öl oder andere Schmiermittel ins Wasser
- **Lärmreduktion:** leise Fahrweise möglich (praktisch lautlos)
- **Batterien** vieler Elektroboote sind **klimaneutral** und zu 95 % **recyclebar** → Akkus für lange Touren halten bis zu 20 Stunden
- **Niedrigere Betriebskosten** durch Strom und **geringe Wartungskosten**
- Nutzung **erneuerbarer Energien** möglich: z.B. Aufladen der Batterien mit Solarenergie
- **Förderprogramme** bei Einsatz von elektrisch betriebenen Booten
- **Keine Fahrverbote** (Regulierungen für Verbrennermotoren werden immer strikter)

Quelle: greenboatsolutions GmbH, 2023

## Nachhaltigkeit im Bootssport – Trends und Entwicklungen

Der **Bootssport** ist gefordert, die Weichen auf **CO2-Neutralität**, **Umweltschutz** und **Nachhaltigkeit** zu stellen. Es gibt stetig neue Regelungen und verschärfte Auflagen in der Industrie, die notwendige Anpassungen nach sich zieht.

### **Bootsbau**

- Nachhaltige Bootsbaumaterialien notwendig
- Umweltverträgliche und gewissenhafte Entsorgung
- Umgang mit anfallenden Bootsbaumaterialien und Resten
- Vorreiter Firma Greenboats aus Bremen: Nutzung von Rohstoffen wie Flachsfasern statt Glasfaser und nachhaltige Harze aus pflanzlichen Ölen

### **Entsorgung und Recycling von Altbooten**

- Entsorgung von Altbooten schwierig, da Besitzer oft unbekannt
- Frankreich hat 2019 Entsorgungspflicht eingeführt, Umweltabgabe notwendig zur Finanzierung des Recyclingsystems
- Deutschland hat aktuell keine zentrale Organisation
- European Boating Industry hat Fahrplan erstellt: Ziel 2030 europaweite Lösung zum Recycling von Booten

*Quelle: ADAC Skipper-Portal, 2024*

## Nachhaltigkeit im Bootssport – Trends und Entwicklungen

### **Alternativen zum Verbrenner**

- Stetige Weiterentwicklung der Batterietechnik → Motorenhersteller profitieren stark von den technischen Entwicklungen in der Autoindustrie
- Fast jede Werft, auch für große Yachten, bieten elektrisch betriebene Motorsysteme an: Hybridlösung, Vollstromer
- Kleinstboote werden bereits schon seit längerer Zeit immer häufiger mit E-Außenbordern versehen
- Reviere schränken den Betrieb von Verbrenner-Motoren; Beispiele: Innenstadtbereich Amsterdam, Berlin, Greifswald
- Mangelnde Infrastruktur Hindernis bei der Einführung flächendeckender elektrischer Reviere: noch keine einheitlichen Ladestandards wie im Automobilbereich

### **Gewässerschutz**

- Strengere Auflagen für Hafенbetreiber und Bootfahrer (Nutzung von elektrischen Antrieben = positiver Effekt gegenüber den Bestimmungen)
- Schutzgebiete und Umwelt-Reviere → Regeln teilweise nicht erkennbar
- Neue Gesetze zum Umweltschutz: Mülltrennung, Entsorgung von umweltschädlichen Stoffen, moderne Absaugstationen, Stromerzeugung durch PV-Anlagen, bzw. grünem Strom in den Häfen
- Immer mehr Initiativen: nachhaltige Bootsreisen, Müllsammelaktionen

Quelle: ADAC Skipper-Portal, 2024

### Electric Summit 2023

Am 24.08.2023 wurde der erste „**Electric Summit**“ im Vorfeld der Messe „BOOT & FUN INWATER “ im brandenburgischen Werder an der Havel vom Wassersportmagazin „float“ ausgerichtet, an welchem mehr als 80 Experten aus verschiedensten Bereichen, wie u.a. Wissenschaft, Wassersportwirtschaft und Politik teilnahmen (internationale Gäste aus den Niederlanden, Großbritannien, Frankreich, Schweden, Österreich, Slowenien).

Das Thema des Gipfels lautete: **E-Mobilität auf dem Wasser** - die Mobilitätswende steht für Wassersport

Im Fokus standen die Fragen:

- **Wo steht Elektromobilität auf dem Wasser heute?**
- **Welchen Rahmen braucht es für eine erfolgreiche Modellregion Elektromobilität?**

Der Electric Summit wurde unterstützt von der Messe Berlin, dem Wirtschaftsverband Wassersport und dem Werderaner Bootshändler und Marinabetreiber „aqua marin – Boote & Yachten“.

*Quelle: BOOT & FUN, 2023*

## Electric Summit 2023

### Kernergebnisse

- **Die Mobilitätswende auf dem Wasser wird kommen.** Elektroboote gewinnen zunehmend an Bedeutung.
  - **Das gemeinsame Wassersportrevier Brandenburg / Mecklenburg-Vorpommern ist das größte Europas,** wie geschaffen für ein Pilotprojekt Elektromobilität auf dem Wasser.
  - **Die Nachbarn sind weiter in puncto staatlicher Förderung und Infrastruktur.**  
Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Schweden, USA
  - **Nachhaltigkeit trägt nicht nur zum Schutz der Umwelt, sondern auch zur Attraktivität der Region bei.**  
In einer eher strukturschwachen Region wie Brandenburg sei der Wassertourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Neben der Elektrifizierung der Bootsmotoren braucht es vor allem eine verlässliche Infrastruktur.
  - **Die Mobilitätswende auf dem Wasser braucht staatliche Unterstützung...**  
Es braucht weniger Bürokratie, klare Regularien und großzügige Förderung.
  - **...und ein starkes Netzwerk.**  
Zusammenschluss der „sehr kleinteiligen“ Branche bei Ausschreibungen von Förderprogrammen
- **Fazit: „Es wird elektrisch.“**

Quelle: *BOOT & FUN*, 2023

## Electric Summit 2023

Nordbrandenburg hat sich mit der **WIN-Initiative** (Wassersport in Nordbrandenburg) als **Modellregion** für Elektromobilität auf dem Wasser beworben, die durch eine Kooperation des Bundesverbands Wassersportwirtschaft (BVWW) und dem Deutschen Boots-und Schiffbauerverband (DBSV) initiiert wird.

## MODELLREGION ELEKTROMOBILITÄT

### WASSERSTRASSEN SUCHEN LADENETZ

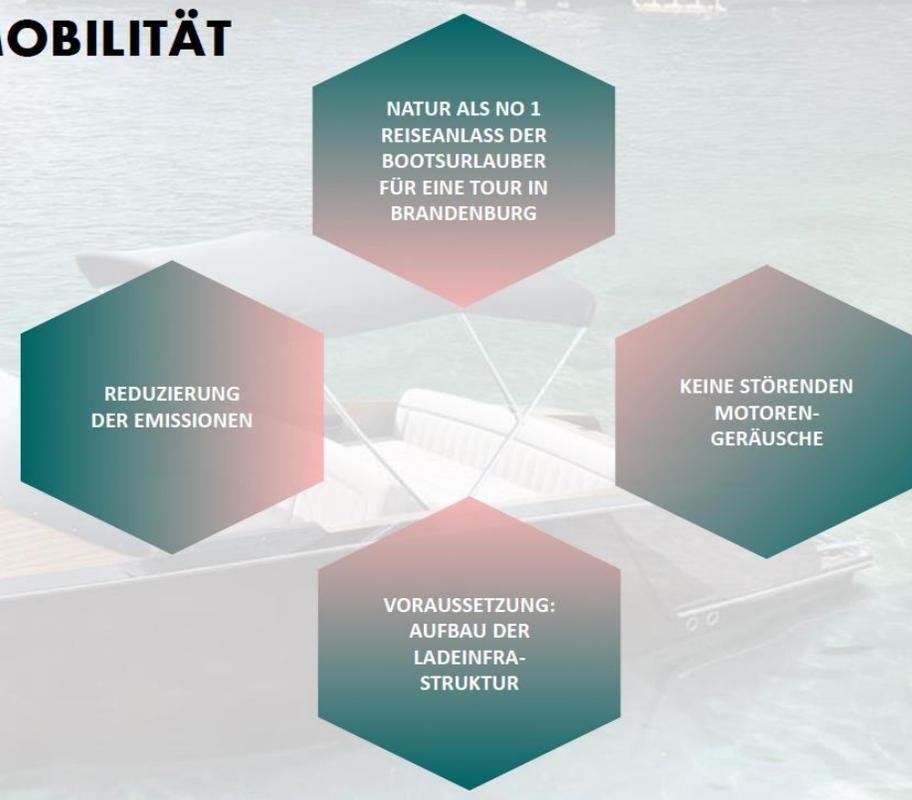
Nachhaltigkeit, Kundennachfrage, mögliche Regulierung:

Die Freizeitschiffahrt hat begonnen, das Ruder herumzureißen und wird künftig zunehmend auf umweltfreundliche Antriebe setzen. Das hat die „boot“ Düsseldorf 2023 eindrucksvoll gezeigt. Unternehmen arbeiten daran, dass alternative Antriebe immer besser funktionieren, die Batteriedichten höher werden und die Akkus effizienter. So können in Zukunft viele Schiffe umweltfreundlich und geräuschlos fahren – und die Freizeitkapitäne ihr Naturerlebnis auf dem Wasser nachhaltig und in Ruhe genießen.

Die entscheidende Voraussetzung wird hierfür der Aufbau einer Ladeinfrastruktur:

Brandenburg verfügt gemeinsam mit Mecklenburg-Vorpommern über das größte zusammenhängende Wassertourismusrevier in Deutschland und ist mit den vorhandenen Gegebenheiten prädestiniert für die Modellregion der Elektromobilität.

Wassersport und Wassertourismus gehören zu den Wachstumsbranchen in Deutschland, dies soll auch in der Zukunft so bleiben.



**Abb. 31 Modellregion Elektromobilität Brandenburg**

Quelle: PureVolt Yachts, 2023

## Studie „Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus: Berlin – Brandenburg (Zwischenstand)

Die Studie „**Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus: Berlin – Brandenburg**“ ist ein Gemeinschaftsprojekt der Landesarbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern Berlin und Brandenburg, der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN), des ADAC e.V. und des ADAC Berlin-Brandenburg, des Bundesverbands Wassersportwirtschaft e.V., des Wirtschaftsverbands Wassersport e.V und der Messe boot+fun und wird gefördert durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg. Im Januar 2025 wird es eine Präsentationsveranstaltung mit allen zentralen Ergebnissen und Zahlen zu den wirtschaftlichen Effekten (Projekt M) geben.

### **Kernergebnisse**

- Nachfrage hat sich in allen 4 Segmenten seit 2014 weiter positiv entwickelt. Am stärksten bei den Häfen und beim Bootscharter
- Mehr als Verdoppelung der Charteranbieter, v.a. Anbieter mit Bungalowbooten + Tagesflößen
- „Neue“ 15 PS Führerscheinregelung hat erhebliche Wachstumsdynamik im Vermietungssegment bewirkt - Anteil führerscheinfreier Boote liegt bei 69%
- Markterwartungen überwiegend weiterhin positiv, aber weniger als 2014

Quelle: 13. Erfahrungsaustausch „Wassertourismus – Charterboottourismus“, 2024

## Studie „Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus: Berlin – Brandenburg (Zwischenstand)

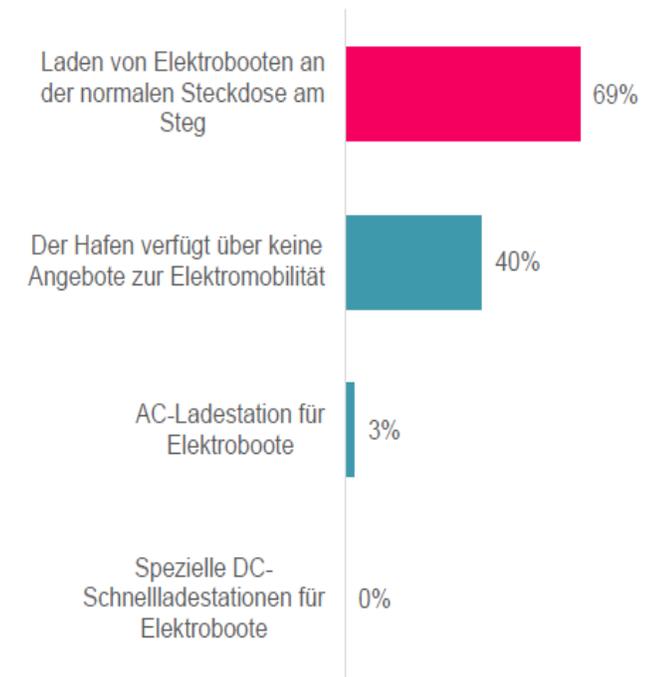
### Kernergebnisse

- **Bei fast zwei Drittel der Anbieter Grundbereitschaft, in Elektroboote zu investieren**
- Gefahren durch den Klimawandel sieht fast jeder zweite Anbieter, allerdings fast ausschließlich in der Region Nord
- Perspektiven für den Wassertourismus in Berlin und Brandenburg werden zwar tendenziell noch eher positiv eingeschätzt, aber voraussichtlich nur noch moderate Wachstumspotenziale
- Branche sieht zahlreiche Risiken und Hemmnisse. Die beiden für alle Segmente genannten Hauptgründe: Genehmigungen, Auflagen, Bürokratie, Fehlendes Personal

Quelle: 13. Erfahrungsaustausch „Wassertourismus – Charterboottourismus“, 2024

### Aktueller Status der Ladeinfrastruktur

#### Angebote zur Elektromobilität



**Abb. 32 Angebote Ladeinfrastruktur Berlin-Brandenburg**

Quelle: Projekt M

## Studienergebnisse „Die Zukunft des nachhaltigen Boots-Antriebs“

### Umfrage Messehallen Wassersportmesse boot Düsseldorf:

#### Studie „Die Zukunft des nachhaltigen Boots-Antriebs“

- Auftraggebende: European Boating Industry (EBI) und ADAC
- Befragte: Motorenindustrie, Werften, Vereine, Verbände
- 38 qualitative Interviews zu Motortrends
- Zusätzlich Online-Fragebögen mit über 500 Befragten

#### Kernergebnisse

- Befürwortung Mobilitätswende auf dem Wasser
- Nutzung alternativer Antriebe und Kraftstoffe
- Sorge: höhere Preise, Einschränkungen bei Reichweite, Komfort, Sicherheit

#### Fazit

Sowohl die Industrie als auch die Kunden haben begonnen, nachhaltiger zu agieren und verändern derzeit ihre Angebote.

Quelle: *The future of sustainable onwater propulsion* Developed by European Boating Industry Initiated by boot Düsseldorf, 2023

Segment	Bevorzugte nachhaltige alternative Antriebssysteme (in Zukunft)	Faktoren, die die Umsetzung nachhaltiger Lösungen erleichtern	Kunden-anforderung	Lebenszyklus
<b>Verbraucher (qualitativ)</b>	Elektrischer Antrieb	Preis, Vorschriften und sozialer Druck	Preis, Komfort und Nachhaltigkeit	Materialien werden beim Bootskauf berücksichtigt
<b>Verbraucher (quantitative ADAC-Umfrage)</b>	Elektrischer Antrieb	Preis und Vorschriften	Preis, Komfort und Design	Für eine klare Mehrheit ist es wichtig, dass Boote aus umwelt-freundlichen Materialien hergestellt werden
<b>Bis 10 Meter und Außenborder</b>	Elektrischer Antrieb	Sozialer Druck, Kundenanforderungen und staatliche Förderungen	Preis und Umweltbewusstsein	Verwendung von recycelten Kunststoffen oder Hanffasern
<b>Über 10 Meter und Innenborde</b>	Kombination aus Diesel und Elektro in hybriden Antriebssystemen mit Tendenz zu Wasserstoff	Preis und Infrastruktur	Preis und Nachhaltigkeit	Vorbereitung der Anfangspläne
<b>Segelboote</b>	Korreliert mit der Kundenerfahrung	Kunden-anforderung und Wertverlust von Verbrennungs-motoren (wenn sie abgeschafft werden)	Bisher wenig Nachfrage	Vorbereitung der Anfangspläne
<b>Motorenhersteller</b>	Elektrischer und hybrider Antrieb	Vorschriften und Infrastruktur	Preis und Nachhaltigkeit	Nicht relevant

IMPRESSUM

## DISCLAIMER COPYRIGHT – alle Rechte vorbehalten

Das vorliegende Dokument stellt die zusammengefassten Arbeitsergebnisse des Konzepts zur Förderung und zum Ausbau der touristischen E-Mobilität mit Booten und Schiffen in der Havelregion zwischen Potsdam und Hansestadt Havelberg dar.

inspektour übernimmt keine Verantwortung oder Haftung für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten, sowie für Folgeschäden oder Verluste, die aus diesem Konzept resultieren könnten. Die Inhalte des Dokuments sind geistiges Eigentum des Auftraggebers, der beteiligten Steuerungsgruppe sowie von inspektour. Die verwendeten Bilder dienen lediglich Illustrationszwecken. Sie stehen nicht zur Publikation frei. Fotos ohne Quellenangabe sind entweder Creative Commons ([www.pixabay.de](http://www.pixabay.de)) oder gehören der inspektour GmbH.

inspektour GmbH  
Tourismus- und Regionalentwicklung  
Osterstraße 124  
20255 Hamburg

Telefon: 040 414388740  
Telefax: 040 414388744  
Mail: [info@inspektour.de](mailto:info@inspektour.de)  
Internet: [www.inspektour.de](http://www.inspektour.de)

