



Wassertouristische Konzeptstudie für die Metropolregion Bremen - Oldenburg im Nordwesten



August 2010

Impressum

Auftraggeber

BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH

H.-H.-Meier-Straße 6
27568 Bremerhaven

Auftragnehmer

mediamare consulting GmbH

Wilhelminenhofstraße 75
Villa Rathenau
12459 Berlin
Tel.: 0 30 / 67 48 94 27
Fax: 0 30 / 67 82 01 91
info@mediamare.de
www.mediamare.de

Texte, Karten, Grafik:

mediamare consulting GmbH

Dr. Kerstin Fiedler, Virginia Boye, Sebastian Holweg

Berlin, 30. August 2010

1	Einleitung.....	6
1.1	Auftrag.....	6
2	Vorgehensweise	7
3	IST-Situation des Wassertourismus in der Metropolregion Bremen-Oldenburg	8
3.1	Tourismuskonzeptionen	8
3.1.1	Sparkassen-Tourismusbarometer.....	8
3.1.2	Tourismuskonzept Land Bremen 2015	10
3.1.3	Tourismuskonzept 2007-2013 Cuxland	10
3.1.4	Touristische Zukunftskonzept Nordsee 2015	10
3.1.5	Wassertourismus Hunte	11
3.1.6	Fazit.....	11
3.2	Erhebungen	12
3.2.1	Allgemeine wassertouristische Bestandsaufnahme.....	12
3.2.2	Sportboothäfen	19
3.2.3	Kanutourismus.....	30
3.2.4	Traditionsschifffahrt.....	37
3.3	Großräumliche Einschätzung des Wassertourismus in der Metropolregion	41
3.3.1	Infrastruktur.....	41
3.3.2	Angebot	41
3.3.3	Naturschutz.....	41
3.4	Einschätzung des Wassertourismus in Teilräumen der Metropolregion.....	42
3.4.1	Küstenzonen und Inseln im Norden.....	42
3.4.2	Elbe	46
3.4.3	Oste.....	46
3.4.4	Medem, Emmelke, Geeste	47
3.4.5	Weser zwischen Mündung und Nienburg.....	52
3.4.6	Ems, Ems-Jade-Kanal, Nordgeorgsfehnkanal im Nordwesten	54
3.4.7	Hunte.....	58
3.4.8	Aller	60
3.4.9	Wümme	61
3.4.10	Hamme.....	64
3.5	Zusammenfassende Darstellung	66

3.5.1	Segel- und Motorboottourismus.....	66
3.5.2	Kanutourismus.....	67
3.5.3	Traditionsschifffahrt.....	68
3.5.4	Fahrgastschifffahrt	68
3.5.5	Flusskreuzfahrten.....	69
4	Analyse wassertouristischer Anforderungsprofile.....	70
4.1	Frequenzierung der Gewässer in der Metropolregion Bremen-Oldenburg.....	70
4.2	Analyse der Nutzer und Zielgruppen	71
4.2.1	Wassersportler.....	74
4.2.2	Naturtourismus.....	75
4.2.3	„Klassischer“ Tourist	76
4.2.4	Internationale Touristen.....	76
4.2.5	Fazit.....	76
4.3	Wassertourismusaktivitäten / -initiativen	77
4.3.1	Küstenzonen und Inseln im Norden.....	77
4.3.2	Cuxland in der Elberegion	78
4.3.3	Oste.....	79
4.3.4	Medem, Emmelke, Geeste, Elbe-Weser-Schifffahrtsweg	79
4.3.5	Weser zwischen Mündung und Nienburg.....	80
	Ems, Ems-Jade-Kanal, Nordgeorgsfehnkanal im Nordwesten	81
4.3.6	Hunte.....	81
4.3.7	Aller	82
4.3.8	Wümme	83
4.3.9	Hamme.....	83
4.4	Bewertung des Konfliktes Naturschutz – Wassertourismus.....	84
4.4.1	Fazit.....	86

5	Ermittlung möglicher Fördermittelquellen.....	87
5.1	EU Förderung 2007 - 2013.....	87
5.1.1	Profil	87
5.1.2	EFRE.....	88
5.2	Förderung des Landes Niedersachsen	89
5.2.1	Förderung des Küsten- und Inselschutzes	89
5.2.2	Förderung der Fließgewässerentwicklung	89
5.2.3	Förderung des Hochwasserschutzes im Binnenland	90
5.2.4	Niedersachsen-Kredit.....	90
5.2.5	Kommunale KMU-Programme.....	91
5.2.6	Tourismusförderung	91
5.2.7	Sportfördermittel	92
5.3	Zusammenfassung der Förderprogramme.....	93
6	Strategien zur Förderung des Wassertourismus	94
6.1	Qualifizierung der wassertouristischen Infrastruktur.....	94
6.1.1	Motor- und Segelboote.....	95
6.1.2	Muskelbetriebener Wassersport	95
6.2	Entwicklung eines Wasserwandernetzwerkes.....	96
6.3	Entwicklung neuer zielgruppenorientierter Angebote	97
6.3.1	Wassersportler	97
6.3.2	„Klassischer Tourist“	98
6.3.3	Naturtouristen	98
6.4	Nationale / Internationale Zielgruppenansprache	99
6.4.1	Klassischer Tourist.....	99
6.4.2	Naturtouristen	100
6.4.3	Wassersportler	100
6.5	Wassertouristische Leitsysteme	101
6.5.1	Fazit.....	102
7	Wassertouristisches Produkt „Metropolregion Bremen-Oldenburg“	103
7.1	Handlungsempfehlungen (Marktausrichtung, Maßnahmenkatalog).....	103
8	Literaturverzeichnis	105
9	Anhang	108

1 EINLEITUNG

1.1 Auftrag

Die vorliegende wassertouristische Konzeptstudie ist unter Federführung und Moderation der BIS Bremerhaven Touristik durch Förderung im Rahmen der Technischen Hilfe der Europäischen Union mittels eines Ausschreibungsverfahrens an mediamare consulting GmbH vergeben worden. In die inhaltliche Abstimmung der wassertouristischen Konzeptstudie eingebunden sind die Wirtschaftsförderung Wesermarsch (Touristikgemeinschaft Wesermarsch), der Landkreis Osterholz, die Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven (Cuxland Tourismus) sowie die Region Unterweser. Mit der Konzeptstudie soll eine regionale Positionierung des Wassertourismus in der Metropolregion Bremen-Oldenburg angestrebt werden. Dazu wurde neben der Erfassung und Einschätzung der Ist-Situation ein besonderer Schwerpunkt auf mögliche Marktpotenziale in den Bereichen Wasserwandern, Kanu-, Motorboot- und Segeltourismus, Traditionsschifffahrt und Fahrgastschifffahrt gelegt.

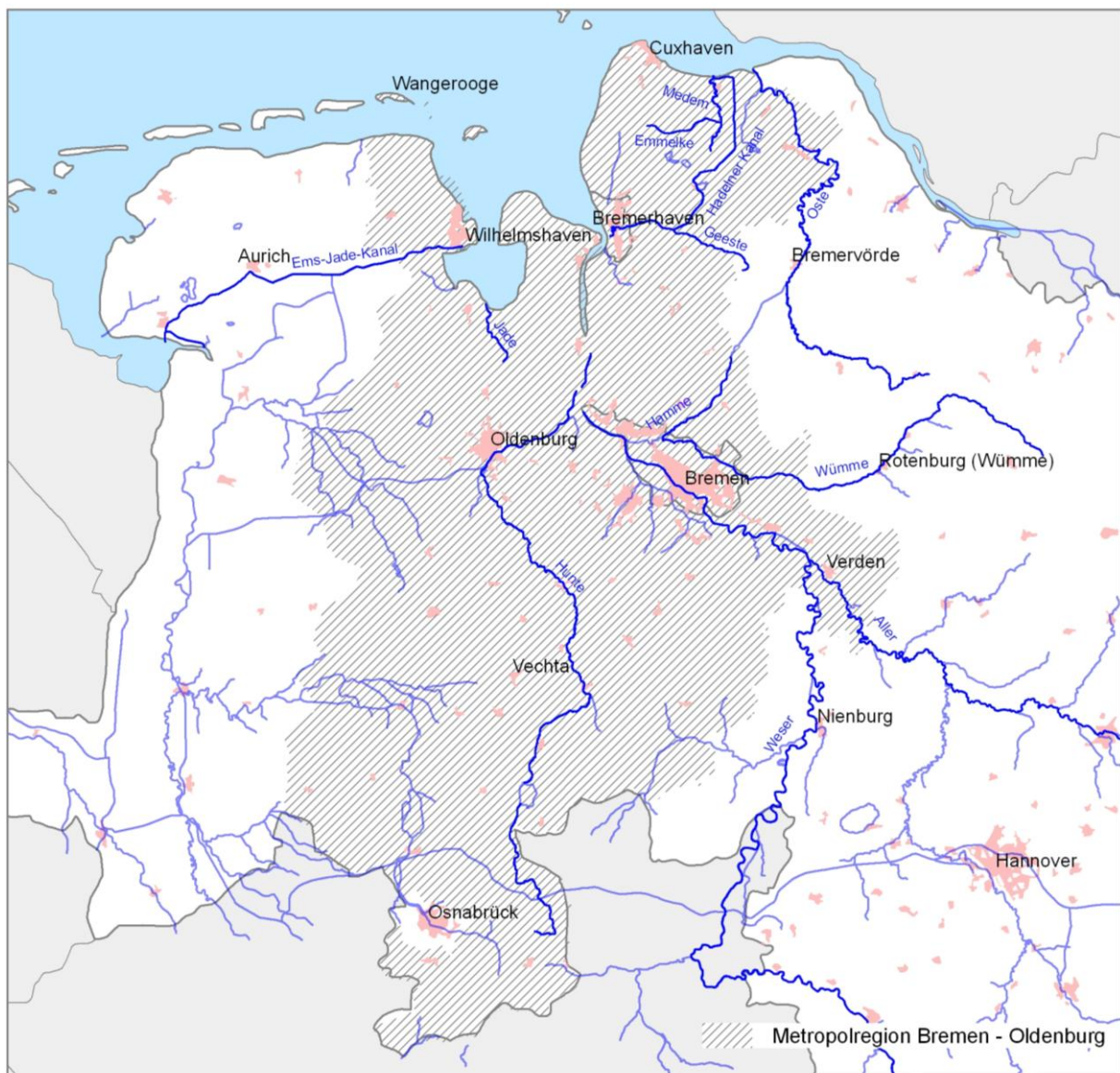


Abb . 1: Metropolregion Bremen-Oldenburg

2 VORGEHENSWEISE

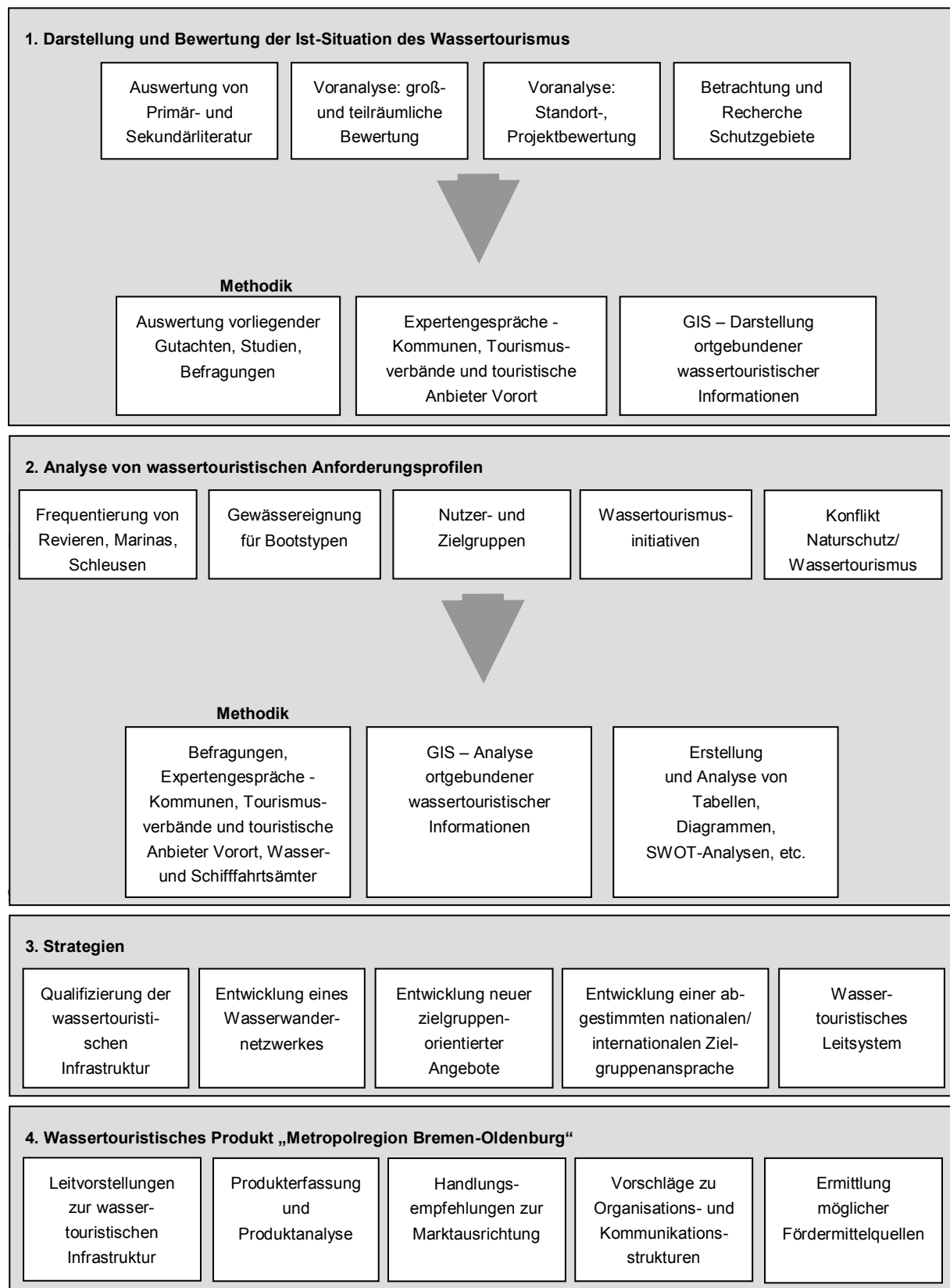


Abb. 2: Schema zur Erläuterung der Herangehensweise an die wassertouristische Konzeptstudie für die Metropolregion Bremen-Oldenburg. Parallel zur Bearbeitung der Konzeptstudie fanden in Bremerhaven drei Beratungstermine statt, die zur Abstimmung zwischen Auftragnehmer, Auftraggeber und Experten dienten.

3 IST-SITUATION DES WASSERTOURISMUS IN DER METROPOLREGION BREMEN-OLDENBURG

Zu den wichtigsten Flüssen in Niedersachsen gehören Elbe, Weser und Ems. Niedersachsen verfügt über ein mehr als 1.600 km langes Wasserstraßennetz, welches auch für Sportbootfahrer attraktiv ist.

Die Bundeswasserstraßen und die im Verzeichnis der schiffbaren Gewässer (Anlage zur Verordnung vom 20.12.1962 - Nieders. GVBl. S. 105 – letzte Änderung vom 13.04.1997 - Nds. GVBl. S. 117) aufgeführten Flüsse und Seen dürfen von jedermann zur Schifffahrt genutzt werden.

In Niedersachsen gehört z. B. das Befahren mit kleinen nicht motorisierten Booten wie Kanus auf den natürlichen Fließgewässern zum sog. wasserrechtlichen Gemeingebrauch (nach § 73 des Niedersächsischen Wassergesetzes (NWG)) und bedarf grundsätzlich keiner Genehmigung. So verfügt das Land Niedersachsen gemeinsam mit dem Freistaat Bayern und dem Land Brandenburg über die meisten Kanugewässer in Deutschland. Rund. 6.500 Gewässerkilometer, davon ca. 4.000 km ganzjährig, sind für den muskelbetriebenen Wassersport (Kanu, Kajak, Ruderboot) geeignet.

Die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten ist von zahlreichen, häufig gezeitenbeeinflussten Flüssen, Kanälen und kleineren Fließgewässern durchzogen. Dazu gehören Hunte, Weser, Oste und Elbe, welche die Metropolregion im Nordosten begrenzt, aber auch der Küstenkanal und der Ems-Jade-Kanal, welche parallel zur Nordsee verlaufen. Der Küstenabschnitt begrenzt im Norden die Metropolregion Bremen-Oldenburg. Wasser ist somit ein prägendes Element, das auch für den Tourismus bedeutsam ist. Ein Urlaub ohne Wasser ist für viele Deutsche nicht denkbar und immer mehr Menschen sind an Aktivitäten am / im und auf dem Wasser interessiert. Hierzu gehören Segeln, Motorboot fahren, Paddeln, Rudern, Tretboot fahren, Surfen und so genannte Funsportarten wie Kitesurfen und Wakeboard fahren. Neben diesen klassischen Elementen des Wassertourismus gehören bei einer Erweiterung der Definition auch die Fahrgastschifffahrt oder Kreuzfahrten, die Traditionsschifffahrt oder auch Angeln dazu.

3.1 Tourismuskonzeptionen

Tourismuskonzeptionen bilden eine wesentliche Grundlage für die touristische Entwicklung von Kommunen, Regionen, Landkreisen und Bundesländern. In ihnen werden Ziele definiert, Trends, Defizite und Fortschritte aufgezeigt und zukünftige Handlungsempfehlungen und Maßnahmen festgelegt. Sie dokumentieren somit die touristische Ist-Situation. Daher werden in einem ersten Schritt die verschiedenen Tourismuskonzeptionen aus der Metropolregion Bremen-Oldenburg hinsichtlich ihrer Aussagen zum Wassertourismus ausgewertet.

3.1.1 Sparkassen-Tourismusbarometer

Das Sparkassen-Tourismusbarometer erscheint jährlich und zeigt wichtige touristische Trends in den Regionen bzw. Bundesländern und deren touristische Entwicklungen auf. Die Ausgabe von 2008 beschäftigt sich mit dem Branchenthema Wassertourismus. Dabei wurden die wassertouristischen Segmente Kanutourismus, Segel- und Motorboottourismus, Fahrgastschifffahrt und zusammenfassend die Sportarten Surfen, Kitesurfen, Wasserski-, Wakeboarden, Tauchen und Wildwasserkajak analysiert.

Ergebnis der Untersuchung ist, dass der Wassertourismus (Tourismus auf dem Wasser) gegenüber dem Tourismus am Wasser und anderen Tourismusarten im Niedersachsen fast immer einen Nischenmarkt darstellt. Ausnahme bilden hier wassertouristische Angebote in einzelnen Revieren und Regionen wie z.B. in der Metropolregion Bremen-Oldenburg das Segeln und Surfen an der Nordsee, Tauchen in Hemmoor oder die Fahrgastschifffahrt auf Weser und Elbe. Das wassertouristische

Marketing ist dabei vorwiegend auf den Inlandsmarkt ausgerichtet; eine Ausnahme bildet hier die Ansprache von Seglern und Motorbootfahrern aus den Niederlanden.

Auffällig ist laut Sparkassen-Tourismusbarometer Niedersachsen (2008), dass in den einzelnen Segmenten, Revieren und Regionen der Aufbau bzw. die Ausstattung des Marketings und der Infrastruktur sehr heterogen ist. Im Rahmen bisheriger Projekte, die landkreis-, bundesländer- oder grenzüberschreitend angelegt sind, wurde schwerpunktmäßig in die Infrastruktur investiert, um das Wasserwandern zu fördern.

So ergeben sich aus der Analyse des Wassertourismus laut Sparkassen Tourismusbarometer Niedersachsen (2008) 17 Handlungsempfehlungen (siehe Tab. 1):

	Handlungsempfehlung	Zugangs- voraus- setzung	Infra- struktur	Service & Zusatz- angebote	Marketing
Kanutourismus: gute Chancen für einen gelenkten Ausbau					
1	Minimierung der Interessenkonflikte zwischen Kanu-tourismus und Naturschutz sowie Besucherlenkung	X	X		
2	Größere Flüsse ohne Konfliktpotenzial: Marktchancen und Investitionsbedarf fundiert prüfen		X		X
3	Positionierung ausbauen und Marketingkooperationen bilden			X	X
Segel- und Motorboottourismus: begrenzte Potenziale, aber Infrastrukturinvestitionen auch weicher Standortfaktor					
4	Qualitätsverbesserung der Infrastruktur von Sportboothäfen/Marinas sowie ergänzende Angebote		X		
5	Inwertsetzung alter und neuer Wasserwege als weicher Standortfaktor		X		
6	Bessere Erschließung und Vermarktung der Reviere				X
7	Nachwuchs für den Segel- und Bootstourismus sichern	X			
Fahrgastschiffahrt: Qualität, Service und EU-Vorhaben als Herausforderung					
8	Verbesserung des gastronomischen Angebotes			X	
9	Ausbau des Chartergeschäftes durch Komfort-, Qualitäts- und Serviceorientierung		X	X	
10	Themenfahrten und Kooperationsmarketing				X
11	EU-Vorschriften umsetzen	X	X		
Weitere Segmente im Wassertourismus – Surfen, Kitesurfen, Wasserski-, Wakeboardfahren, Tauchen: mit wachsender Nische profilieren					
12	Verbesserung der Basisinfrastruktur – vor allem für Surfer		X		
13	Ergänzung zielgruppenspezifischer Zusatzinfrastruktur und -angebote		X	X	

Marketing auf Landes- und Regionsebene: Ausbau von Kooperationen, Bündelung von Informationen und Angeboten					
14	Fortführung und Pflege der Internetseite www.wasserreich-niedersachsen.de				X
15	Gutes Angebot auch vermarkten - vor allem über Internet und Multiplikatoren				X
16	Mehr Transparenz der Informationen und Angebote im Wassertourismus				X
17	Nachhaltige Vermarktung des Kanutourismus - vor allem in sensiblen Revieren				X

Tab . 1: Handlungsempfehlungen des Tourismusbarometers Niedersachsen für den Wassersport
(Sparkassen Tourismusbarometer Niedersachsen 2008).

3.1.2 Tourismuskonzept Land Bremen 2015

Das Tourismuskonzept des Landes Bremen (2009) berücksichtigt eher indirekt den Wassertourismus als Bestandteil der Strategie „Städte am Fluss und Meer“. So wurden hier in den letzten Jahren mehrere kleinere wasserbezogene Tourismusprojekte umgesetzt, z.B. der Umbau des Vegesacker Hafens in Bremen oder wasserseitige Infrastrukturmaßnahmen in Bremerhaven. Investitionen in die öffentliche touristische Infrastruktur werden sich in den nächsten Jahren auf die Wasserlagen und auf die Fertigstellung der im Bau befindlichen Projekte konzentrieren.

3.1.3 Tourismuskonzept 2007-2013 Cuxland

Der Landkreis Cuxhaven hat in seinem Tourismuskonzept 2007-2013 (2007) den Wassertourismus thematisch berücksichtigt. Aufgabe der Tourismusregion Cuxland (Landkreis Cuxhaven) ist, das Optimum der wasseraffinen Inwertsetzung zu ermitteln und marktgerecht intensiv umzusetzen. Obwohl mit der Umsetzung der wassertouristischen Entwicklung in dieser Region in den 90ziger Jahren angefangen wurde, ist es weiterhin notwendig, vorhandene Ideen zu realisieren, Standorte mit Potenzial thematisch zu vernetzen und gemeinsam zu vermarkten, sowie neue Destinationen (Oste) stärker zu etablieren und einzubinden. Angestrebt wird auch eine Stärkung des Kreuzfahrtstandortes Cuxhaven, wobei die Kreuzfahrturlauber animiert werden sollen, zusätzlich auch regionale Angebote zu nutzen. Das Cuxland setzt einen touristischen Schwerpunkt auf das Natur-Erleben (Wasser, Fahrrad, Moor, Reiten).

3.1.4 Touristische Zukunftskonzept Nordsee 2015

Das „Touristische Zukunftskonzept Nordsee 2015“ wurde vom Tourismusverband Nordsee e.V. in Auftrag gegeben, dieser umfasst: die Landkreise Ammerland, Aurich, Cuxhaven, Friesland, Leer, Wesermarsch, Wittmund und die kreisfreien Städte Emden, Wilhelmshaven, die Seestadt Bremerhaven, die vier Industrie- und Handelskammern, Bremerhaven, Ostfriesland-Papenburg, Stade und Oldenburg sowie die Marketinggesellschaften „Die Nordsee GmbH“ und „Ostfriesland Tourismus GmbH“.

Wassertourismus wird in dieser Konzeption unter anderem neben Radtourismus als Aktivangebot mit großem Potenzial bewertet. Hervorgehoben wird die Verbindung zwischen Rad- und Wassertourismus insbesondere bei den Angeboten von „Paddel & Pedal“ in Ostfriesland.

Hinsichtlich der Entwicklung von Infrastruktur besteht insbesondere an der Küste für den Segel- und Motorboottourismus ein besonderer Bedarf. Im Vergleich dazu ist im Bereich des Binnenwassertourismus die Angebotspalette sowohl im Segment Wasserwandern mit Charterbooten und Haus-

booten als auch im Segment Kanutourismus besser aufgestellt. Im Rahmen des „Touristischen Zukunftskonzepts Nordsee 2015“ wird festgestellt, dass es im Untersuchungsraum weiterhin Entwicklungspotenziale im Wassertourismus gibt.

Generell sollten in der Region die Marketingmaßnahmen ausgebaut und optimiert werden. Insbesondere fehlt es im Wassertourismus an Begleitangeboten und an der Vernetzung der Angebote.

3.1.5 Wassertourismus Hunte

In dem Konzept „Wassertourismus Hunte“ von 2007 sind für den Kanutourismus zwischen Wildeshausen und Dümmer in den Landkreisen Vechta, Diepholz und Oldenburg im Rahmen eines Handlungsprogramms die Möglichkeiten der wassertouristischen Nutzung der Hunte untersucht worden. Der Tourismus hat im Untersuchungsraum generell eine ergänzende Bedeutung als Wirtschaftsfaktor. Die Rahmenbedingungen wie Marketingaktivitäten, landschaftsgebundener Tourismus sind gut, um die Entwicklung des Kanutourismus zu forcieren. Weite Teile des Untersuchungsraumes sind als Versorgungsgebiete für Natur und Erholung vorgesehen, daher ist das Gebiet für den landschaftsgebundenen Tourismus, insbesondere Wassertourismus gut geeignet.

Der Ausbau des Wassertourismus auf der Hunte kann laut Konzept Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung geben, da die Hunte eine ruhige Alternative zu den bereits überfüllten Kanurevierern in den benachbarten Regionen bietet. Jedoch sollte der Wassertourismus mit anderen regionalen Tourismusangeboten wie Naturerlebnis oder Rad- und Reittourismus kombiniert werden. Als sinnvoll werden auch Kooperationsmöglichkeiten mit Gemeinden an der Hunte außerhalb des Untersuchungsgebietes angesehen, um ein durchgängiges wassertouristisches Angebot entlang des Flusses zu schaffen. Grundvoraussetzung hierfür ist, dass die Infrastruktur und zahlreiche Wehre ohne Umtragestellen verbessert werden, um die Hunte für den Kanutourismus attraktiver zu machen.

3.1.6 Fazit

In allen Konzepten wurde der Wassertourismus berücksichtigt beziehungsweise Wassertouristen als interessante und wachsende Zielgruppe erkannt. Jedoch variiert der Grad und die Genauigkeit mit dem dieses Segment thematisiert wurde. In dem Konzept „Wassertourismus Hunte“ und dem „Sparkassentourismusbarometer Niedersachsen 2008“ bildet der Wassertourismus einen Schwerpunkt, während er in anderen Konzepten ein Aspekt unter vielen ist. Aufgrund der verschiedenen thematischen Ausrichtungen der touristischen Konzepte ist eine Vergleichbarkeit nicht gegeben. Einzig das Wassertourismuskonzept Hunte betrachtet die Infrastruktur genauer und zeigt im Rahmen einer Gesamteinschätzung Mängel auf und nennt Maßnahmen zu deren Behebung. Die weiteren Konzepte sind stärker strategisch ausgerichtet und zukunftsorientiert, ohne dabei genauer den Ist-Zustand zu betrachten oder zu analysieren, wobei häufig auf Projekte und Marketing-Strategien eingegangen wird, die der Entwicklung des Wassertourismus dienen sollen.

Die Betrachtung des Wassertourismus ist im Sparkassentourismusbarometer Niedersachsen eher allgemein gehalten. Generell kann gesagt werden, dass es hinsichtlich der Vermarktung, Infrastruktur und der Wahrnehmung des Wassertourismus regional starke Unterschiede gibt und somit Optimierungsbedarf besteht.

3.2 Erhebungen

Der wassertouristischen Konzeptstudie vorausgegangen ist im Frühjahr 2010 eine Erhebung der BIS Bremerhaven Touristik zu den Themen: Sportboothäfen, Kanutourismus, Traditionsschifffahrt und eine allgemeine wassertouristische Bestandsaufnahme. Die mittels einer Fragebogenaktion vorliegenden Daten und Informationen aus der Metropolregion Bremen-Oldenburg und Umgebung zum Wassertourismus erheben nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sind als eine unterstützende Darstellung der Ist-Situation zu sehen. Daher sind Zahlenangaben nicht als absolute Werte zu interpretieren, sondern als allgemeine Tendenzen zu werten. Die Aussagen der Erhebungen wurden zum Teil durch eigene Recherchen ergänzt. Nicht immer sind die Fragebögen vollständig oder korrekt beantwortet worden, so dass häufig die Aussage „keine Angaben“ gemacht wurde.

3.2.1 Allgemeine wassertouristische Bestandsaufnahme

Im Rahmen der allgemeinen wassertouristischen Bestandsaufnahme wurden Gemeinden, Kurverwaltungen und Vereine, die im Tourismus tätig sind, befragt. 52 Institutionen haben auf den Fragenbogen reagiert und geantwortet.

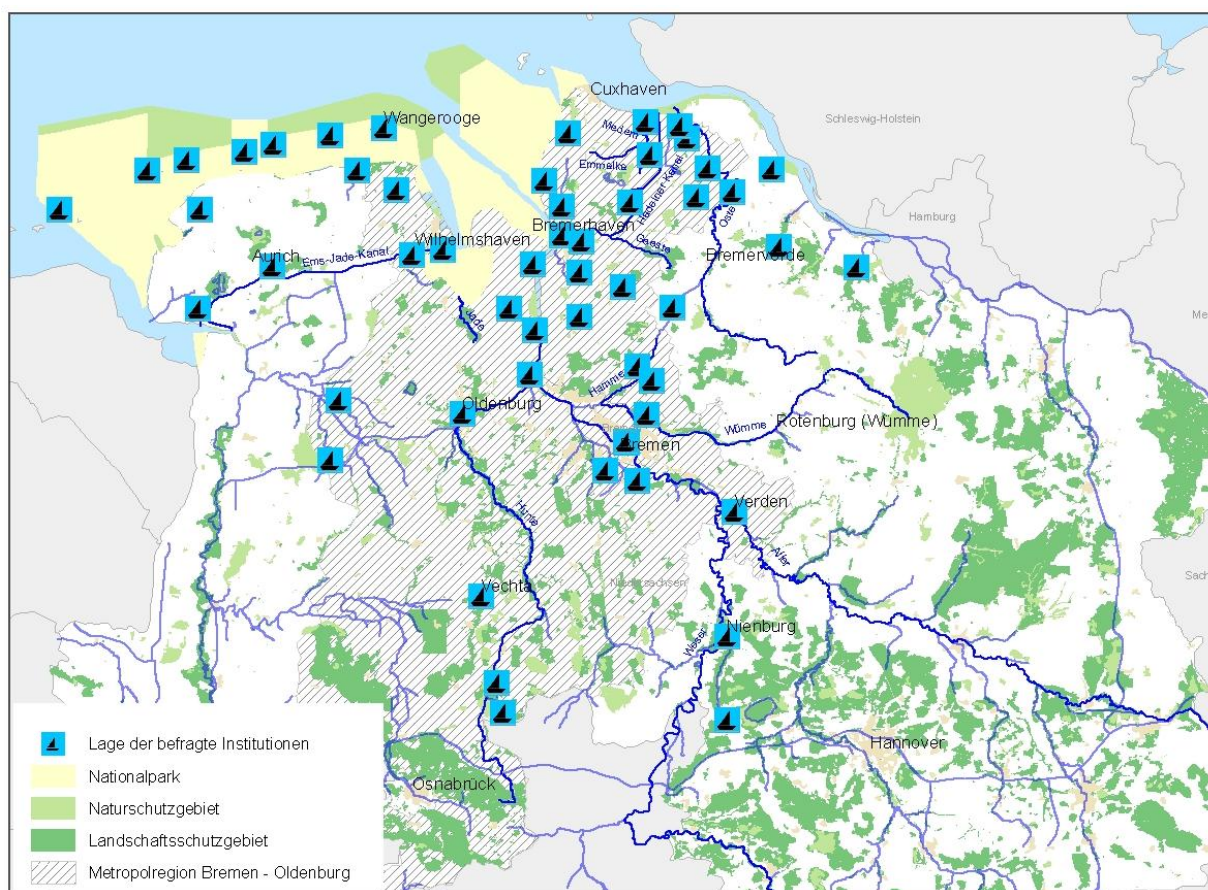


Abb. 3: Räumliche Verteilung der Institutionen, die bei der allgemeinen wassertouristischen Erhebung den Fragebogen beantwortet haben.

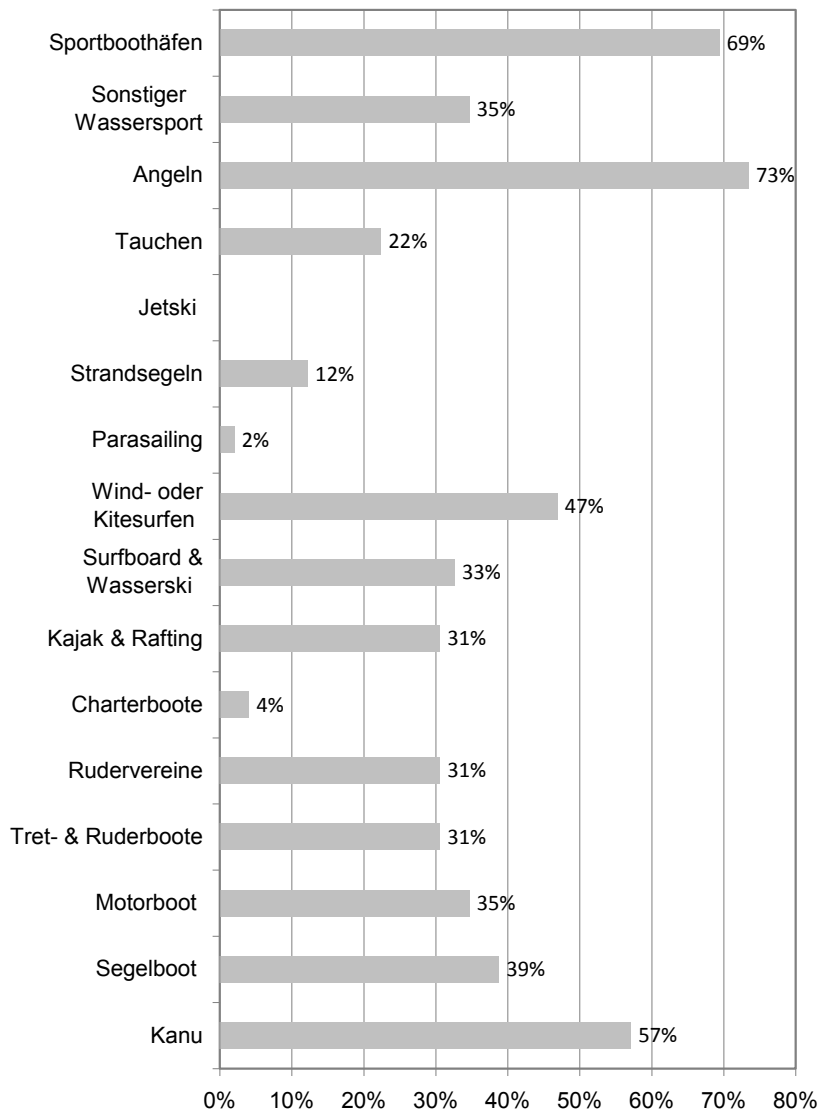


Abb . 4: Verteilung von 52 Institutionen, die ihre Wassersportangebote in der Metropolregion Bremen-Oldenburg und Umgebung angegeben haben.

Insgesamt ist die Metropolregion Bremen-Oldenburg und ihr Umland hinsichtlich der Angebotsstruktur im Wassertourismus gut aufgestellt. Fast alle Segmente des Wassersportes (siehe Abb. 6) bis auf Jetski können bedient werden. Dadurch werden die unterschiedlichsten Zielgruppen von Familien bis Singles, die Zielgruppe 50plus oder auch die „jungen Wilden“ angesprochen. Weit verbreitet sind Angeln (73 %), Kanufahren (57 %) und Wind- und Kitesurfen (47 %) (Abb. 6 & 7). Die meisten dieser Angebote sind sowohl für Individualreisende als auch für Gruppen geeignet. In 69 % der Orte oder in der Umgebung (< 50 km) der befragten Institutionen befinden sich Sportboothäfen.



Abb . 5: Wattenmeer mit sehr unterschiedlichen Wassersportler Kitesurfer (Quelle: www.radiobremen.de/nordwestradio/kitesurferwattenmeer100.html).

Neben den Aktivitäten, die in Vereinen betrieben oder in Wettkämpfen ausgetragen werden, existieren wassertouristische Angebote, die über den Sport hinausgehen wie Baden, Wattwandern aber auch die Fahrgastschiffahrt (Abb. 6). So weisen 80 % der erhobenen Institutionen auf Bademöglichkeiten Vorort oder in der näheren Umgebung hin, womit nicht nur Strände an der Küste gemeint sind, sondern auch Schwimmbäder und Seen. So erklärt sich auch der Unterschied zu der prozentualen Verbreitung des Wattwanderns. Nur 35 % der befragten Institutionen konnten die Frage, ob es Vorort oder in der Umgebung die Möglichkeit zum Wattwandern gibt, bejahen.

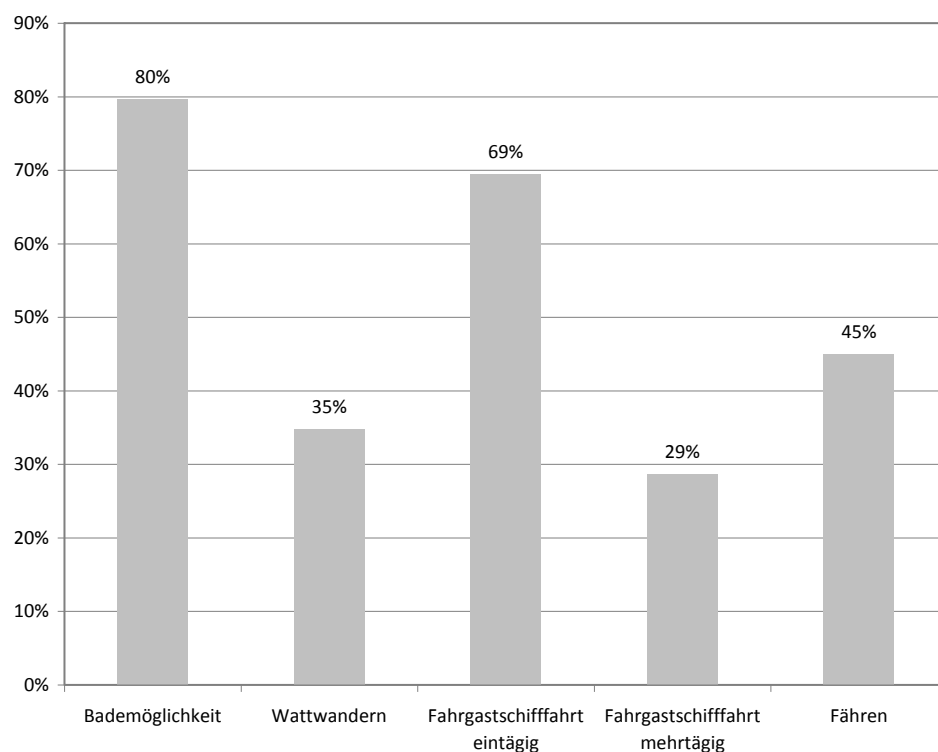


Abb . 6: Von den befragten Institutionen angegebene wassertouristische Angebote in der Metropolregion Bremen-Oldenburg und Umgebung.



Abb . 7: Wassertouristische Aktivitäten in der Metropolregion Bremen-Oldenburg: Wattwandern und Fahrgastschiffahrt
(Quelle: www.friebo.de/index.php?main=aktuell&site=varel__dangast&artikel=798)
(Quelle: www.cuxhaven-bremerhaven.city-map.de/03085600/cuxhaven-hafenrundfahrt).

69 % der Befragten weisen auf eintägige, 29 % auf mehrtägige Angebote der Fahrgastschiffahrt und 45 % auf Fähren hin. Die Fahrgastschiffahrt kann anhand ihrer Schiffstypen weiter differenziert werden. So geben 45 % der befragten Institutionen an, dass Vorort oder in der Umgebung die typischen Fahrgastschiffe anlegen. Verbreitet sind auch Fähren (39 %) und Traditionsschiffe (29 %). Gelegentlich gibt auch Angebote auf Segelbooten (18 %) und Motorbooten (10 %), während nach Aussage der Befragten andere Typen wie Flösse oder sonstige Schiffe z.B. Solarboote keine Rolle spielen.

Ebenso sind Kreuzfahrten nur von marginaler Bedeutung. So werden von Flusskreuzfahrtschiffen laut Aussage der befragten Institutionen nur drei Orte (Bremen, Nienburg und Oldenburg) angefahren. Hochseekreuzfahrten werden nur in Bremen oder Dorum-Neufeld und deren Umgebung angeboten. Von Dorum-Neufeld und von Nordenham oder Umgebung besteht das Angebot Frachter zur touristischen Seefahrt zu nutzen. Auch werden Expeditions-, Studien- oder Themenkreuzfahrten von Dorum-Neufeld und Baltrum aus angeboten.

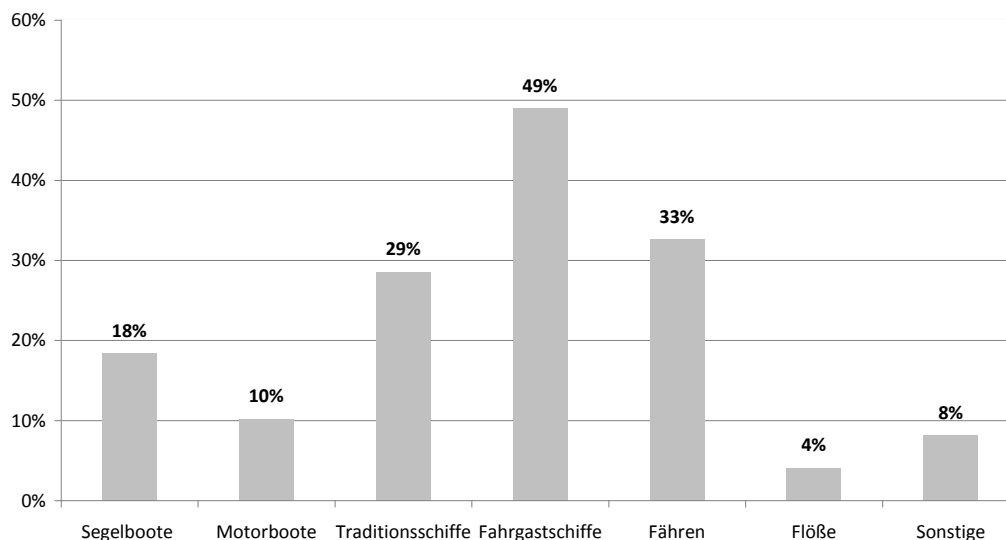


Abb . 8: Differenzierung der Fahrgastschiffahrt nach Schiffstypen laut Befragung in der Metropolregion Bremen-Oldenburg und Umgebung.



Abb . 9: Hausboote in Drochtersen (Niederelbe) mit Wasserzugang (Quelle: <http://hausbootferien-elbe.de/hausboot1200.jpg>).
Maritimes Denkmal, der Leuchtturm Roter Sand (Quelle: www.leuchtturm-atlas.de/HTML/RoSand.html).

59 % geben an, dass es Camping-, Biwak oder Reisemobil-Stellplätze mit unmittelbarem Zugang (weniger als 100 m) zum Wasser Vorort oder in der Umgebung gibt, andere Übernachtungsmöglichkeiten mit Wasserzugang wie Hausboote (2 %) oder Sonstige (Ferienhäuser etc., 14 %) dagegen sind aufgrund der Gezeiten in der Metropolregion Bremen-Oldenburg und Umgebung kaum vorhanden.

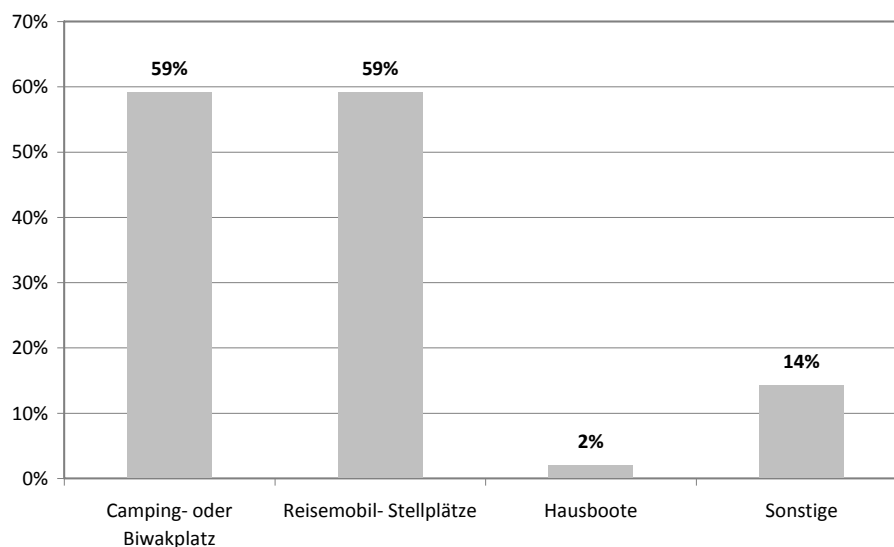


Abb . 10: Übernachtungsmöglichkeiten für Wassersportler unmittelbar am Wasser.

Neben den klassischen Angeboten im Wassertourismus sind für viele Touristen auch maritime Ausflugsziele wie Traditions- und Museumsschiffe und Denkmäler wie z.B. der Leuchtturm „Roter Sand“ (Abb. 10 & 11) interessant. Hierzu gehören auch maritime Betriebe, die besichtigt werden können oder Wassersportmessen bzw. Messen mit maritimen Themen. Hier geben 24 % bis 41 % der Befragten an, dass sich Vorort oder in der Umgebung Ausflugsziele solcherart befinden.

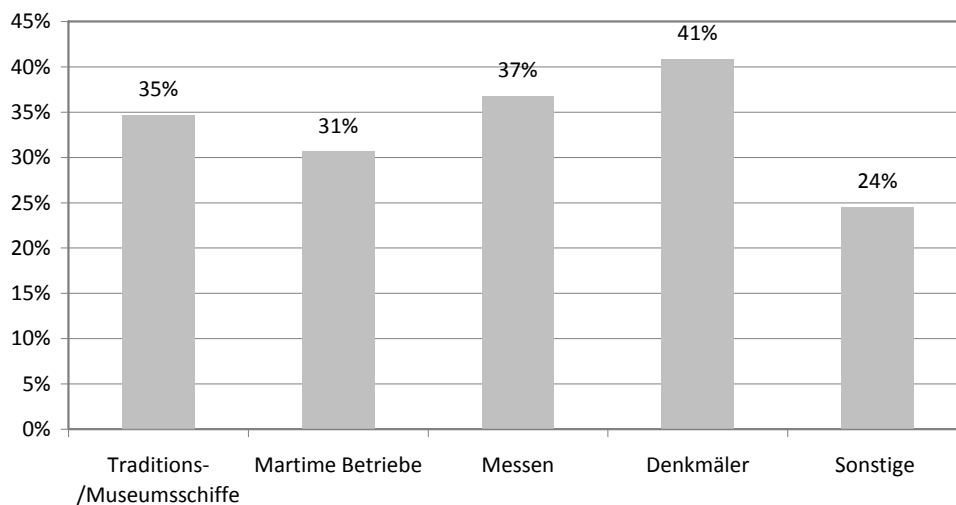


Abb . 11: Verbreitung von maritimen Ausflugszielen in der Metropolregion Bremen-Oldenburg und Umgebung (Befragung).

Zu der allgemeinen Betrachtung der Angebote im Wassertourismus gehören auch die serviceorientierten wassertouristischen Angebote wie Leitsysteme, Liegeplatzauskunft, Wassertankstellen, Wassersportmedien, Ausbildung, Angelschein, Pauschalangebote oder Wasserwandern. Am verbreitetsten sind die Vergabe von Anglerscheinen, Segelkurse, Bootsführerscheinkurse usw. Den Anglerschein kann man laut 45 % der Befragten vor Ort oder in der Umgebung erwerben – diese Tendenz belegt die Bedeutung des Angelns und seiner Angebote im Wassertourismus (siehe Abb. 6). Ähnlich sieht es bei der Kategorie Ausbildung aus: hier geben 41 % der Institutionen an, dass sich Vorort oder in der Umgebung Einrichtungen zur Ausbildung von Wassersportlern befinden. Von geringer bis marginaler Bedeutung scheinen Leitsysteme oder sonstige serviceorientierte Angebote zu sein. Leitsysteme als wassertouristische Lenkung sind in der Metropolregion Bremen-Oldenburg eigentlich nur in den Kanurevieren von Bedeutung. Jedoch sind auch andere Informations- und Leitsysteme möglich, z.B. in Form von Informationstafeln in Sportboothäfen, die mögliche Hinweise auf Sehenswürdigkeiten geben oder übergeordnete Informationen wie die nächste Tank- und Übernachtungsmöglichkeit enthalten. Interessant ist auch, dass nur 35 % der Befragten überhaupt Aussagen zu Wassersportmedien (Flyern, Broschüren, Internetseiten) machen konnten.

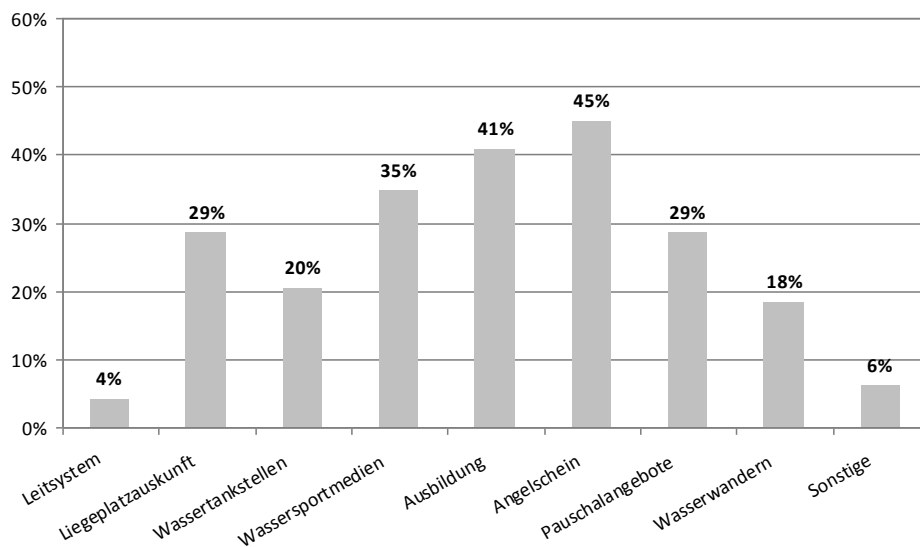


Abb. 12: Verteilung von wassertouristischen, serviceorientierten Angeboten in der Metropolregion Bremen-Oldenburg und Umgebung laut Befragung.

3.2.1.1 Fazit

Generell bietet die Metropolregion eine Vielzahl an attraktiven wassertouristischen Angeboten, besonders in der Küstenregion. Aber auch das Binnenland ist gut positioniert: es verfügt insbesondere über Angebote im Segment Kanu, aber auch Angeln oder Tauchen. Bis auf das Segment Jetski sind alle Angebotsformen vertreten.

Weit verbreitet sind auch die Angebote der Fahrgastschiffahrt. Weniger verbreitet, hingegen ist das Wattwandern. Beide Angebotssegmente sind massentourismustauglich, während die reinen Wassersportangebote (Segeln, Kitesurfen, Kanufahren, Angeln) eher eine kleinere, ausgewählte Zielgruppe ansprechen.

Unsicherheit besteht in der Einschätzung von Vermarktungsinstrumenten wie Leitsystemen und der übergeordneten Verbreitung von Wassersportmedien in den touristischen Destinationen der Metropolregion Bremen-Oldenburg. Folglich muss an den Verbreitungskanälen der verschiedenen Quellen touristischer Informationen und z.B. Mitarbeiter hinsichtlich Wassertourismus qualifiziert, an der Internetpräsenz und der Verbreitung von Flyern, Broschüre etc. gearbeitet werden.

- Überprüfung der Kommunikationsstrategie, -mittel, -kanäle und des so genannten „Marketings von Innen“.
- Entwicklung von Informations- und Leitsystemen.

3.2.2 Sportboothäfen

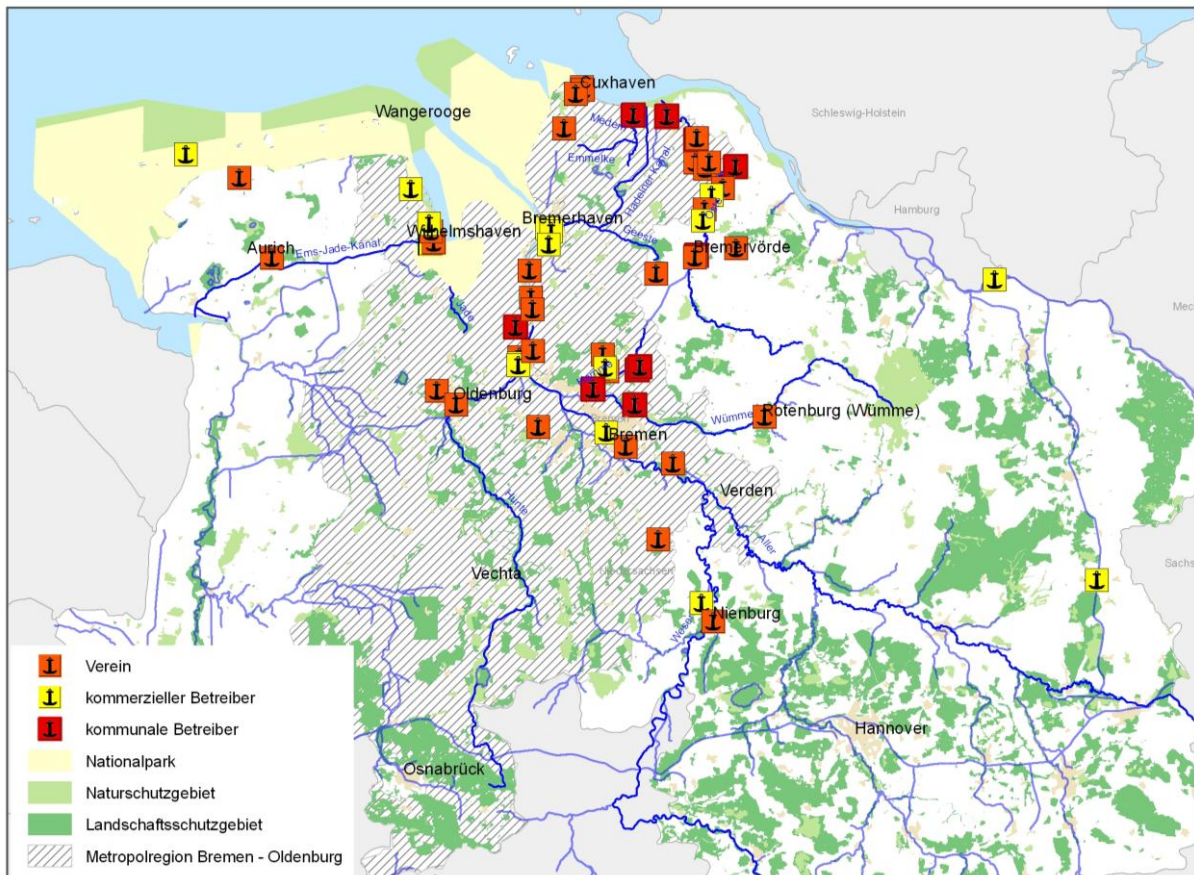


Abb. 13: Räumliche Verbreitung der erhobenen Sportboothäfen differenziert nach Typ des Betreibers.

62 Sportboothafen Anbieter haben die Fragebögen der BIS Bremerhaven Touristik beantwortet. Fünf der Sportboothäfen liegen an der Elbe, vier an der Hamme, zwei an der Wümme, einer an der Hunte, fünf im Jadebusen, sieben an der Oste, vier an der Weser und vier an der Küste (Abb. 15)

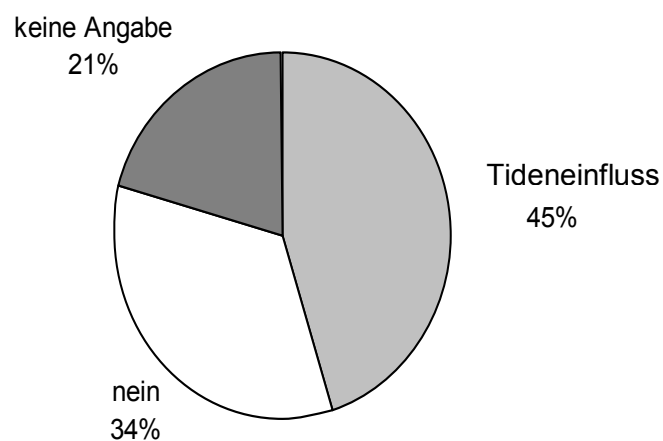


Abb. 14: Beeinflussung der Sportboothäfen durch Gezeiten.

Mindestens 45 % der befragten Sportboothäfen sind durch Gezeiten beeinflusst (Abb. 16). Dies hat zum Teil einen erheblichen Einfluss auf den Tiefgang, d.h. mindestens ein Sportboothafen fällt trocken. Durch den Gezeiteneinfluss ist die Nutzung einiger Sportboothäfen für bestimmte

Schiffstypen und -größen nur eingeschränkt. Dies betrifft insbesondere Boote, die mehr als 10 m lang sind und einen Tiefgang von über 1,2 m haben. Ebenso wie Gezeiten wirkt sich auch die fortschreitende Verschlammung der Sportboothäfen auf den Tiefgang aus, so dass auch diese Situation die Nutzung einiger Sportboothäfen einschränkt.



Abb. 15: Der Hafen in Neuhaus an der Oste bei Ebbe (Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Neuhaus_hafen_panorama_01.jpg&filetimestamp=20070427191812, Rae Boe).

Generell können drei Anbietergruppen unterschieden werden: Vereine, Kommunen und kommerzielle Anbieter (Abb. 18). Die größte Gruppe bilden Vereine: sie machen ca. 55 % der befragten Sportboothäfen in der Metropolregion Bremen-Oldenburg aus. Häufig sind Dauerliegeplätze ausschließlich für Mitglieder vorgesehen und das Angebot an Gastliegeplätzen ist beschränkt. Charakteristisch für Vereinshäfen ist, dass die Sportboothäfen nur minimal - abhängig von den Bedürfnissen und Finanzierungsmöglichkeiten der Vereine - ausgestattet sind und wenige Serviceangebote (Abfall- und Fäkalienentsorgung, Hafenmeister, Wassertankstellen) bieten.

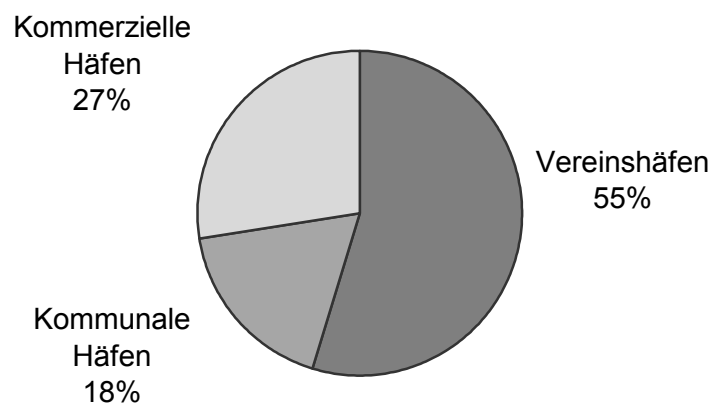


Abb. 16: Differenzierung der Sportboothäfen nach der Art der Anbieter.

Die mittlere Gruppe mit ca. 27 % der befragten Sportboothäfen bilden kommerzielle Häfen, deren Betreiber wirtschaftliche Interessen haben. Sie müssen deutlich attraktiver sein und damit das größte Angebot an Ausstattung u.a. mit Winterlager, Reparatur, Abfall- und Fäkalienentsorgung für Wassersportler sowie Serviceangebote wie Gastronomie und Hafenmeister aufweisen, um sich von anderen Sporthäfen, insbesondere Vereinshäfen, zu unterscheiden und andere Zielgruppen zu erreichen.

Die kommunalen Häfen, die kleinste Gruppe, werden neben Gemeinden auch von Tourismusvereinen betrieben. In diesen Sportboothäfen finden sich häufig verschiedene Nutzergruppen wie auch unterschiedliche Sportboottypen, aber auch Fahrgastschiffe sowie Rettungs- oder Fischerboote. Die kommunalen Häfen machen ca. 18 % der befragten Sportboothäfen in der Metropolregion Bremen-Oldenburg aus.

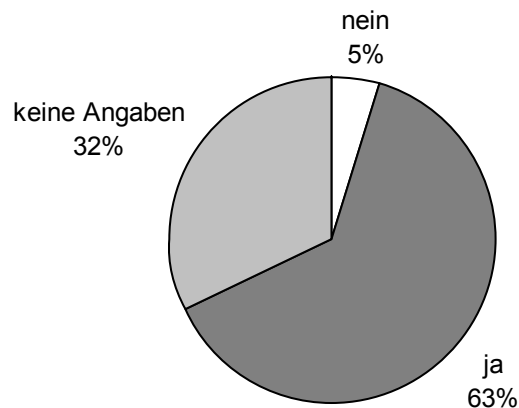


Abb . 17: Verteilung von Dauerliegeplätzen.

In den meisten Häfen werden sowohl Dauer- als auch Gastliegeplätze angeboten. 5 % der befragten Sportboothäfen bieten keine Liegeplätze für Dauerlieger, jedoch Gastliegeplätze, an. Von den 63 % der befragten Sportboothäfen mit Dauerliegern werden mehr als 50 % von Vereinen betrieben, also handelt es sich bei den Dauerliegern meist um Vereinsmitglieder.

Anzahl der Dauerliegeplätze in den Sportboothäfen	3 - 400
Durchschnittliche Anzahl von Dauerliegeplätzen	76
keine Dauerliegeplätze vorhanden	3
Kosten für Dauerliegeplätze variieren	10 - 17 Euro pro lfd. Meter im Monat, teilweise Regelung über Mitgliedsbeiträge bzw. 300 bis 2.100 Euro in der Saison

Tab . 2: Angebot an Dauerliegeplätzen.

Die Anzahl der Dauerliegeplätze in den Sportboothäfen variiert zwischen 3 und 400 Liegeplätzen, die durchschnittliche Dauerliegeplatzzahl liegt bei 76 Liegeplätzen. Die Kosten für Dauerliegeplätze werden größenabhängig über den laufenden Bootsmeter abgerechnet (10 bis 17 € pro lfd. Meter im Monat); in einigen Vereinen werden die Liegeplatzgebühren über Mitgliedsbeiträge (300 bis 2.100 € pro Saison) abgerechnet.

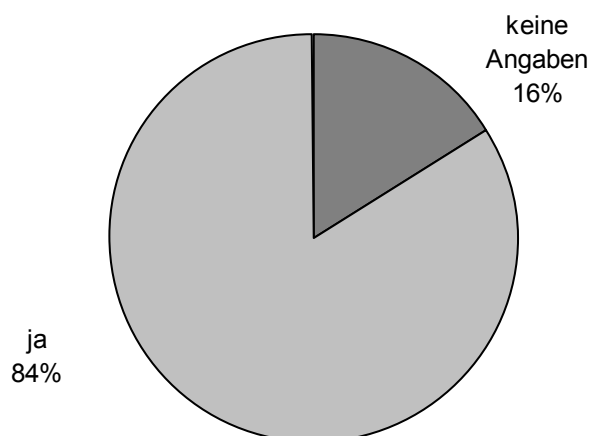


Abb . 18: Verbreitung von Gastliegeplätzen in den erhobenen Sportboothäfen der Metropolregion Bremen-Oldenburg.

84 % der Sportboothäfen bieten Gastliegeplätze an, davon verfügen 5 % ausschließlich über Gastliegeplätze. Dabei handelt es sich um zwei kommerzielle Sportboothäfen in Bremen und Bremerhaven und um den kommunalen Sportboothafen in Brake. Die Anzahl der Gastliegeplätze variiert zwischen 2 und 140 Liegeplätzen. Häufig handelt es sich nicht um für Gäste reservierte Liegeplätze, sondern einem Gastlieger werden zeitweilig freie Liegeplätze zugewiesen. Teilweise wird auch nach Bedarf in den Sportboothäfen Platz geschaffen oder die Boote werden in Päckchen festgemacht. So liegt die durchschnittliche Gastliegeplatzzahl bei 25. Nur 4 % der erhobenen Sportboothäfen weisen 100 oder mehr Gastliegeplätze auf. Dies sind der Sportboothafen Norderney, der aufgrund seiner Insellage auch mehr Gastliegeplätze als Dauerliegeplätze aufweist, und die Im-Jaich-Lloyd Marina in Bremerhaven.

Anzahl der Gastliegeplätze	2 - 140
Durchschnittliche Anzahl von Gastliegeplätzen	25
Kosten für Gastliegeplätze	0,8 - 1,2 Euro pro lfd. Meter, 2 - 8,5 Euro pro Tag

Tab . 3: Angebote an Gastliegeplätzen.

Die Gebühren für Gastliegeplätze variieren zwischen 0,8 bis 1,2 € pro laufenden Meter pro Tag bzw. 2 bis 8,5 € pro Tag, wobei auch diese Kosten nach Bootsgröße gestaffelt sein können. In einigen Sportboothäfen an der Nordsee und der Elbmündung ist neben den Liegeplatzgebühren auch eine Kurtaxe zu entrichten.

Eine Besonderheit hinsichtlich der Kosten für Gastliegeplätze gibt es in zahlreichen Vereinshäfen rund um die Weser. 49 Vereine sind über den Fachverband „Segeln Bremen e.V.“ in einem so genannten „Freihafenabkommen“ organisiert. Diese Regelung ermöglicht den Vereinsmitgliedern in den beteiligten Sportboothäfen, kostenlos als Gast bis zu drei Tage in anderen Häfen festzumachen und lediglich Gebühren für Strom und Wasser zu entrichten.

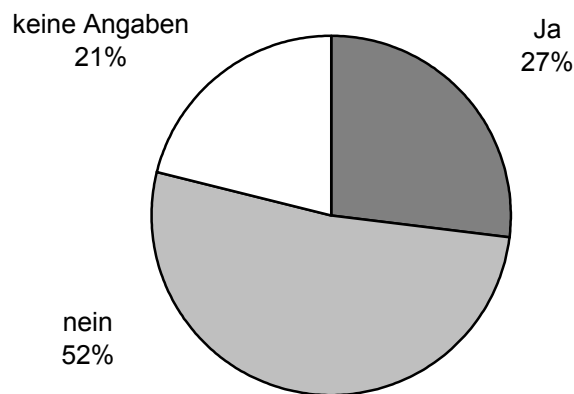


Abb . 19: Notwendigkeit der Anmeldung zum Erhalt eines Gastliegeplatzes.

Nur in 27 % der Sportboothäfen ist eine Anmeldung bzw. Reservierung von Gastliegeplätzen notwendig. Dies betrifft 50 % der kommerziellen Sportboothäfen, aber auch zahlreiche Vereine. Diese Sportboothäfen befinden sich an der Weser, Jade bzw. liegen an der Küste. Alle diese Sportboothäfen werden insbesondere von Sportbooten, speziell von Seglern, genutzt, die im Wattenmeer unterwegs sind. Viele Segler (Quelle: persönliche Gespräche und Internetberichte) schilderten, dass es besonders in den Häfen auf den ostfriesischen Inseln, also dem attraktiven Segelrevier in der Metropolregion Bremen-Oldenburg, in den Sommermonaten eng wird und man im Päckchen in den Sportboothäfen liegen muss.



Abb . 20: Beispiel für im Päckchen liegende Segelboote, hier in Neustadt Holstein
(Quelle: http://seewolfbarney.blogspot.com/2008_05_18_archive.html).

Dass in 52 % der befragten Sportboothäfen eine Liegeplatz-Anmeldung nicht notwendig ist, könnte darauf hinweisen, dass ausreichend Gastliegeplätze in der Metropolregion Bremen-Oldenburg vorhanden sind und / oder dass viele Sportboothäfen eher flexibel auf die Nachfrage insbesondere von Seglern reagieren und dann kurzfristig Platz für weitere Liegeplätze geschaffen wird.

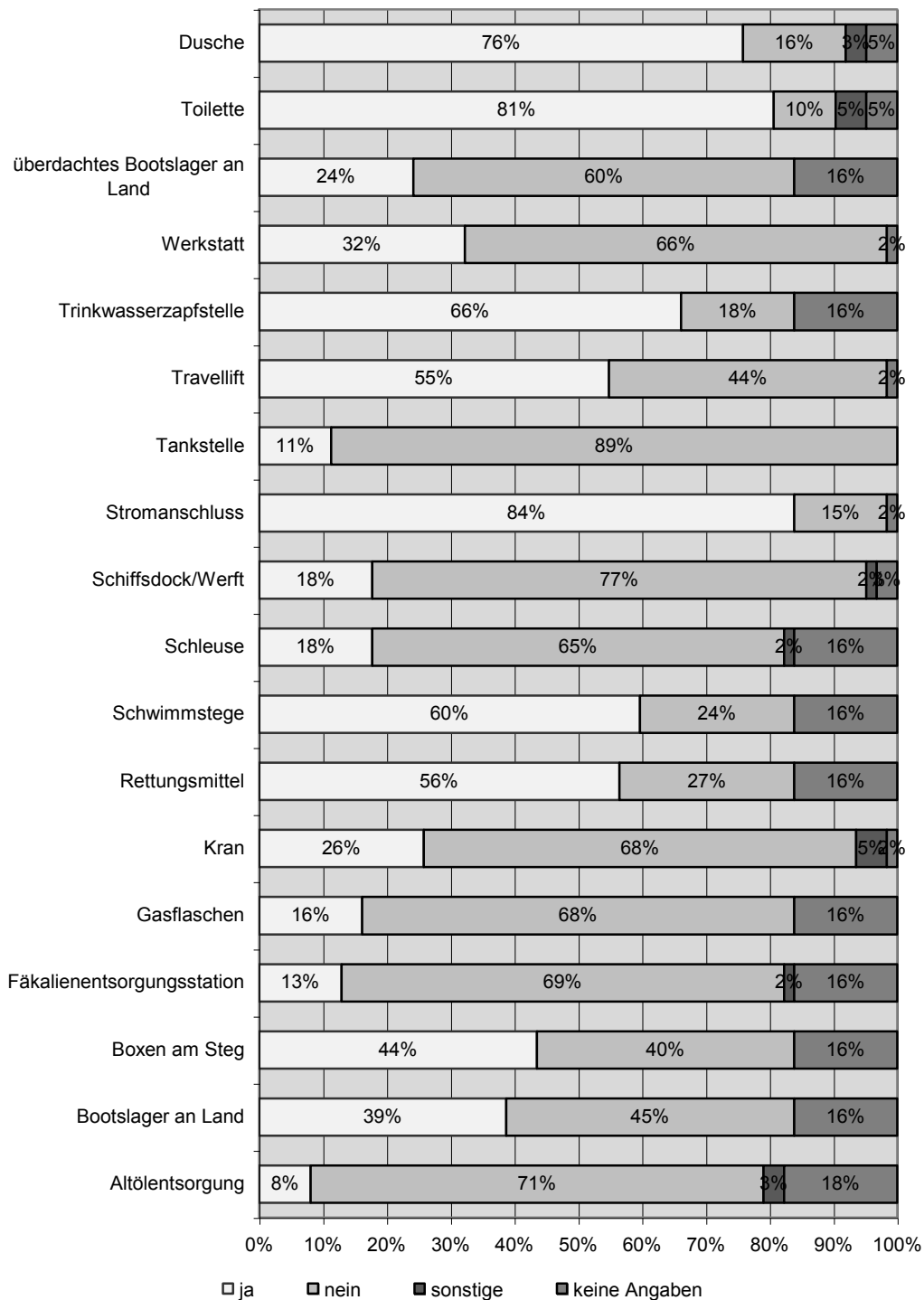


Abb . 21: Verbreitung von Ausstattungsmerkmalen in den Sportboothäfen der Metropolregion Bremen-Oldenburg.

Betrachtet man die Ausstattung der befragten Sportboothäfen, so stellt man fest, dass die Häfen mit einer großen Ausstattung und dem größten Serviceangebot der City-Port in Bremerhaven und die Marina Bremerhaven sind, beide sind kommerzielle Sportboothäfen. Allerdings kann in beiden Sportboothäfen weder Altöl noch Bilgenwasser entsorgt werden und es sind auch keine Stegboxen vorhanden. Der City-Port bietet kein überdachtes Bootslager an und bei der Marina Bremerhaven ist keine Fäkalienentsorgungsstation vorhanden. Orientiert man sich an der Kategorisierung der Wasserwanderplätze (siehe Tab. 4) des Landes Brandenburg, so gehört zur Mindestausstattung von Marinas der qualifiziertesten Kategorie der Wasserwanderstützpunkte, eine Altöl- und Bilgenwasserentsorgung

sowie Kran- oder Slipanlage, neben Wasseranschluss, WC und Duschen sowie Abwasser- und Abfallentsorgung.

Keinerlei Ausstattung bis auf die notwendigen Rettungsmittel weisen der Kommunalhafen in Lilienthal und der Torfkahnhafen in Osterholz-Scharmbeck auf, wobei laut Angaben in beiden Häfen Dauer- noch an Gastiegeplätze vermietet werden.

Weiterhin augenscheinlich ist, dass in den Sportboothäfen nicht überall Stromanschlüsse, Trinkwasserzapfstellen oder Fäkalienentsorgungsstationen und Sanitäranlagen vorhanden sind. So bieten zwar ca. 84 % der befragten Sportboothäfen einen Stromanschluss, jedoch nur 66 % Trinkwasserzapfstellen und nur 13 % eine Fäkalienentsorgungsstation an. Fäkalienentsorgungsstationen befinden sich an der Weser, Oste, Hamme, Elbe und Elbe-Seitekanal, also an den Revieren, die von Motorbooten als Startpunkte und von Seglern genutzt werden.

In mindestens 10 % der Sportboothäfen gibt es keine Toilette, in der Rubrik Sonstige (5 %) sind öffentliche Toiletten jedoch im Umfeld vorhanden. Bei Sportboothäfen ohne Sanitäranlagen handelt es sich um Vereinshäfen oder auch kommunale Häfen. Orientiert man sich an der Kategorisierung der Wasserwanderplätze in Brandenburg, so sollten zur Mindestausstattung von Sportboothäfen wenigstens Sanitäranlagen gehören.

Anforderungen	Mindestausstattung	Mögliche zusätzliche Ausstattung
Biwakplatz (B)²²		
Rastplatz für Wasserwanderer zum Rasten und einmaligen Übernachten bei Nutzung der mitgeführten Wanderausstattung	- einfache Ein- und Ausstiegsstelle bzw. Anlegemöglichkeit - Informationstafel - Grillplatz oder Feuerstelle - Sitzmöglichkeit - Freifläche bis ca. 1.000 m² für kleine Biwakzelle/ Unterschlupfmöglichkeiten	- Schutzhütte - Komposttoilette - Bootslager (z.B. Bootskäfig) - eingrenzende Bepflanzung (nach örtlicher Gegebenheit)
Wasserwanderrastplätze (R)/ Anleger		
Anlegemöglichkeit mit Aufenthaltsbereich für Rast oder Pause (Übernachtung nur im Einzelfall [1 Nacht] bei vorhandenem Wasseranschluss und Toilette)	- Steg bzw. Uferbefestigung - Abfallentsorgung - Informationstafel	- Freifläche ca. 300 m² (nach örtlicher Gegebenheit) - eingrenzende Bepflanzung (nach örtlicher Gegebenheit) - nach Möglichkeit, sofern u.a. aus Kostengründen vertretbar, Wasseranschluss und Toilette (auch Kompost- oder Chemietoilette o.Ä.) - benachbarte Gastronomie - Grillplatz
Wasserwanderliegeplätze (L)/ Steganlage		
mittelgroße Einzel- oder Mehrsteganlage für den mehrtägigen Aufenthalt	Mindestausstattung wie Rastplatz und zusätzlich mindestens: - Wasseranschluss, WC und Duschen - Abwasserentsorgung	- Fäkalienentsorgung - Elektroanschluss (am Steg) - Parkplätze (nach örtlicher Gegebenheit) - Erste-Hilfe-Station - Gastronomie bzw. Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe - Kinderspielplatz (nach örtlicher Gegebenheit) - gute ÖPNV-Erreichbarkeit
Wasserwanderstützpunkte (S)/ Marinas		
Einrichtungen für den längeren Aufenthalt mit allen dafür notwendigen Voraussetzungen und zusätzlichen technischen Einrichtungen	Mindestausstattung wie Liegeplatz und zusätzlich mindestens: - Slipanlage und/ oder Kran - Altöl- und Bilgenwasserentsorgung	- Benzin- und Dieseltankmöglichkeit - Werkstatt oder Reparaturmöglichkeit - Hafenmeister

Tab . 4: Kategorisierung der Wasserwanderliegeplätze in Brandenburg (Wep3, 2009).

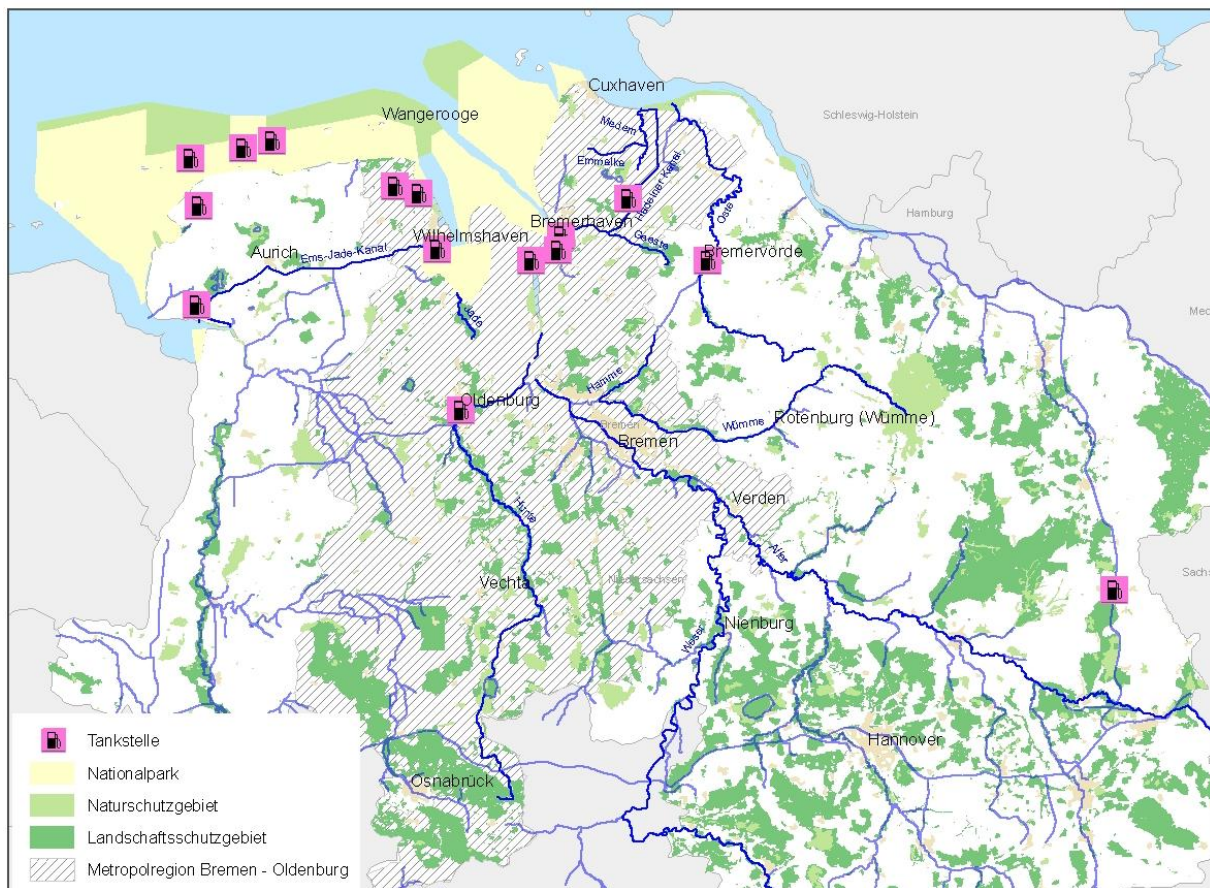


Abb . 22: Verbreitung von Tankmöglichkeiten für Wassersportler in der Metropolregion Bremen-Oldenburg.

Altöl- und Bilgenwasserentsorgung nimmt in der Bedeutung als umweltrelevantes Servicemerkmal in Sportboothäfen zu, aber auch der Trend zu immer größeren Booten mit allem Komfort (eigener Trinkwassertank, Abwassertank, Kombüse, komplette sanitäre Einrichtungen usw.) verlangt nach entsprechenden Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten.

Etwa 56 % der Sportboothäfen verfügen über Rettungsmittel, 27 % der befragten Sportboothäfen verneinen die Existenz von Rettungsmitteln, wobei Vereinsanlagen nicht unbedingt Rettungsmittel ausweisen müssen.

Betrachtet man die Ausstattungsmerkmale, die selten benötigt werden, wie Slipanlagen, Kran oder Werkstatt, Werft oder den Verkauf von Gasflaschen, scheint zumindest der Grundbedarf abgedeckt zu sein. Schwieriger ist die Situation hinsichtlich der Tankmöglichkeiten einzuschätzen (Abb. 24). Nur 11 % der befragten Einrichtungen verfügen über eine Tankstelle. Jedoch muss diese Angabe ergänzt werden, weil häufig auch Sportboote an mobilen Bunkerschiffen versorgt werden. Im Rahmen der allgemeinen Erhebung Wassersport erklärten ca. 10 Befragte, dass sich Vorort oder im Umfeld eine Wassertankstelle befindet. Insgesamt befinden sich im Umfeld der Metropolregion Bremen-Oldenburg ca. 14 Tankstellen. Die meisten Tankstellen befinden sich an der Küste bzw. an Flüssen in Küstennähe.

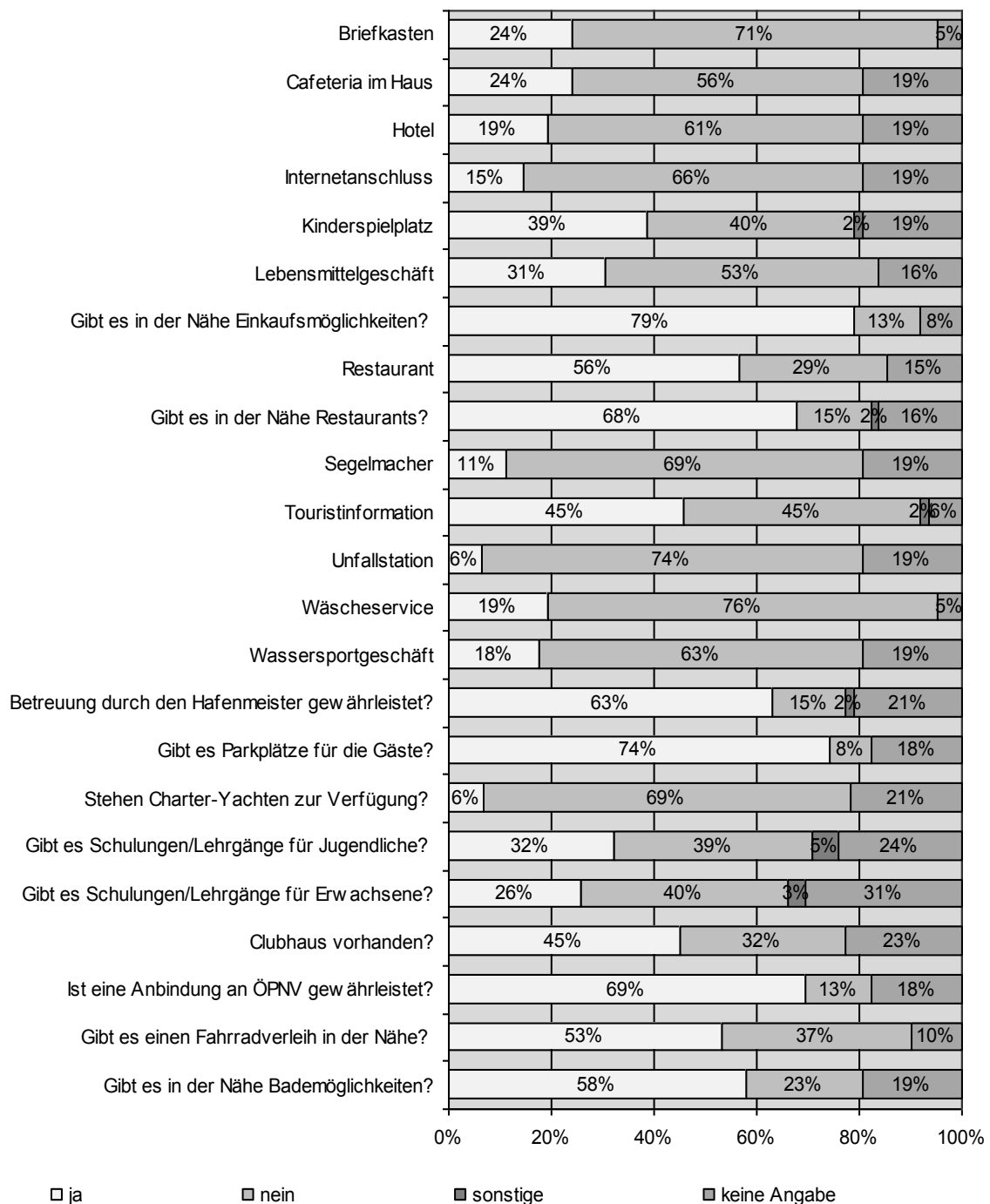


Abb . 23: Verbreitung von Serviceangeboten in den Sportboothäfen der Metropolregion Bremen-Oldenburg.

Betrachtet man die Serviceangebote in den Häfen, so ist deren Verbreitung und Zusammensetzung sehr unterschiedlich. Die Grundversorgung mit Lebensmitteln ist gut, sogar 31 % der erhobenen Sportboothäfen bieten Lebensmittel Vorort an und 79 % haben Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe (weniger als 1,5 km). Bei den Häfen mit Lebensmitteln Vorort handelt es sich vorwiegend um kommerzielle Häfen. Auch gibt es zahlreiche Restaurants in oder in der Nähe der Sportboothäfen (56 % Vorort, 68 % in der Nähe). Weniger verbreitet sind Cafeterias. Dies liegt sicher daran, dass es in zahlreichen Sportboothäfen, insbesondere in den Vereinshäfen (45 %), eine gastronomische

Versorgung gibt. Davon sind fast 80 % auch für Gäste nutzbar, wobei die Bedingungen etwas variieren. Zum Teil können nur Sanitärräume oder das Restaurant genutzt werden, in anderen hat teilweise nach Ansprache bzw. Anmeldung der Gast / Wassertourist zum gesamten Clubhaus Zugang.

Auch das Angebot an Parkplätzen mit 74 % ist gut, was eigentlich eher für die Dauerlieger relevant ist, als für den Wasserwanderer, die den Sportboothafen per Boot ansteuern. Die meisten befragten Sportboothäfen (69 %) sind auch an den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) angebunden. Nachwuchsförderung in Vereinen oder Schulungen und / oder Lehrgängen werden zu 32 % bzw. in 26 % der Sportboothäfen (Kinder und Jugendliche / Erwachsene) angeboten. Sowohl kommerzielle Anbieter als auch Vereine sind in der Ausbildung tätig.

Über 50 % der Sportboothäfen verfügen über Bademöglichkeiten, häufig auch Vorort und zu Fuß erreichbar. Ähnlich verbreitet sind Fahrradverleihe. 53% der befragten Sportboothäfen haben einen Fahrradverleih Vorort oder in der Umgebung. Fahrräder sind auch für Wassertouristen interessant. So gibt es insbesondere im Binnenbereich immer mehr Motoryachten mit Fahrrädern. Die Fahrräder erweitern den Erlebnisraum des Wassertouristen, dieser hat dadurch die Möglichkeit seinen Aktionsradius für Ausflüge an Land zu erweitern. Hieran indirekt geknüpft ist auch die Bereitstellung von Touristinformationen. Rund 45 % der Sportboothäfen verfügen über touristische Auskünfte.

Weniger verbreitet sind Briefkästen, Hotels, Segelmacher, Wassersportgeschäfte, Wäscheservice, Charterboote, Internetanschluss und Kinderspielsplätze. Nur 15 % der befragten Sportboothäfen bieten einen Internetanschluss. Die wenigen Sportboothäfen mit Internetanschluss liegen zumeist im Küstenbereich.

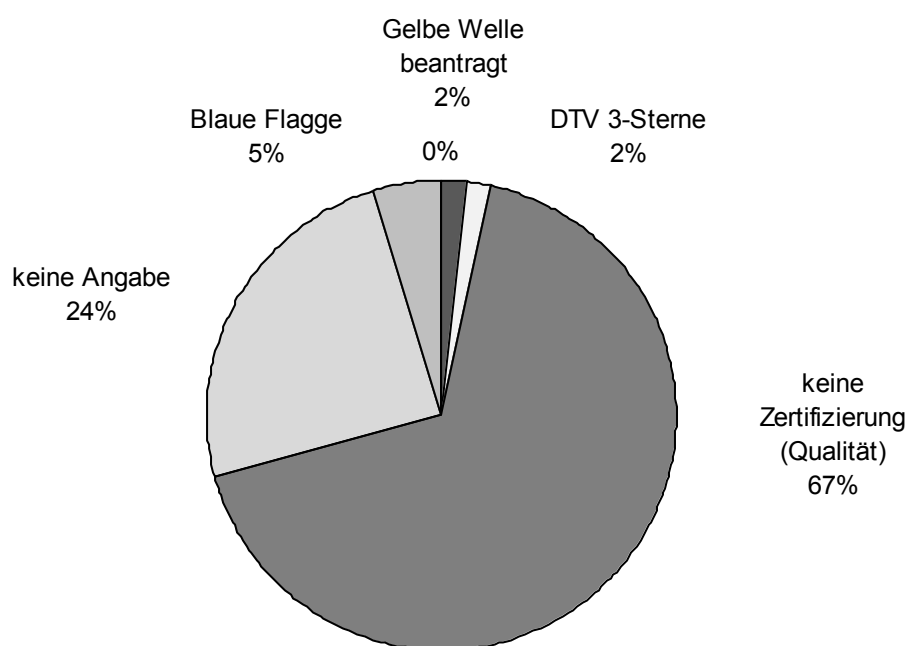


Abb . 24: Qualität- oder Umweltzertifizierung der Sporthäfen mit DTV-Sternen, Blauer Flagge und Gelber Welle geplant.

Zertifizierungen von Yachthäfen sind in der Metropolregion Bremen-Oldenburg kaum üblich. Nur ein Hafen, die Marina Hooksiel im Wangerland an der Jade, besitzt ein Qualitätszertifikat. Mit den drei blauen Sternen des Deutschen Tourismusverbandes (DTV) zusätzlich zur Gelben Welle wird der Sportboothafen für seine Außendarstellung, das Management, Sicherheitsaspekte und Umweltstandards sowie für Service- und Freizeitangebote im Umfeld der Marina ausgezeichnet.

Die Blaue Flagge als Umweltzertifikat, das für ein Jahr erteilt wird, besitzen drei Vereinshäfen in der Metropolregion Bremen-Oldenburg im erweiterten Küstenbereich.

Rund 51 Sportboothäfen im Umfeld der Metropolregion Bremen-Oldenburg haben ihren Standort mit dem Informationssystem „Gelbe Welle“ ausgestattet. Sie liegen an der Weser, Aller, Oste, Jade und Nordsee. Ein weiterer Hafen hat die Gelbe Welle als Informationshinweis beantragt, jedoch noch nicht umgesetzt.

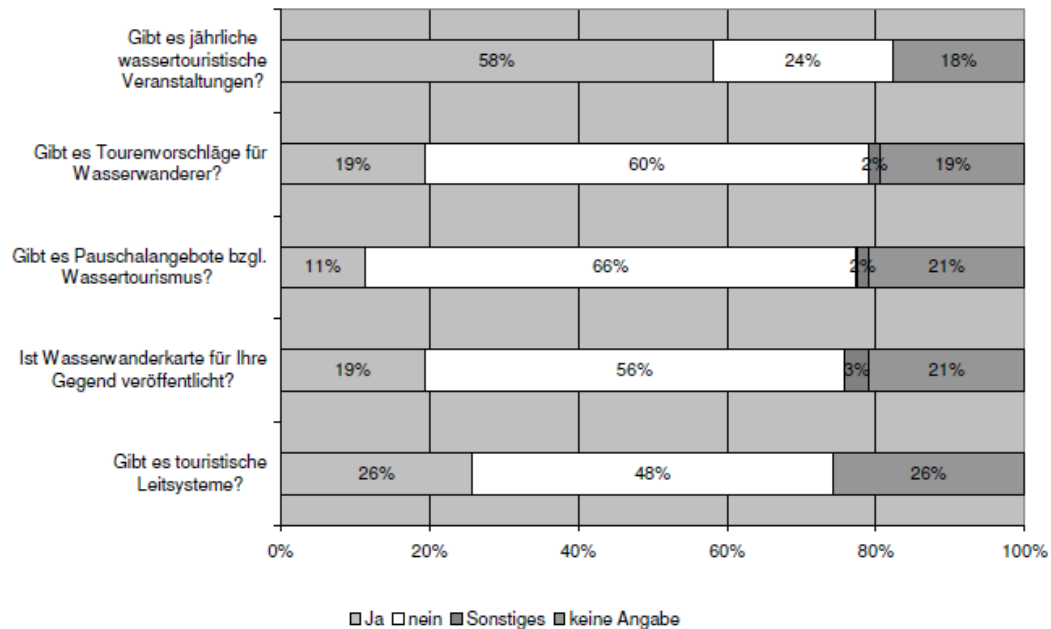


Abb. 25: Verwendung von Marketinginstrumenten zur Verbreitung des Wassertourismus. Die Frage nach touristischen Leitsystemen ist vermutlich meist nicht verstanden worden und ist daher nicht aussagekräftig.

Die Vermarktung des Wassertourismus in den Destinationen der Metropolregion Bremen-Oldenburg erfolgt in erster Linie über das Internet sowie über eine Reihe von Veranstaltungen mit Bezug zum Wassertourismus (58 %), wie Hafenfeste und Regatten.

Rund 19 % der Befragten haben sich positiv zur Existenz von touristischen Leitsystemen geäußert mit teils verwirrenden Antworten sowie mit Hinweisen auf Kartenwerke oder auch Verbandsmitgliedschaften. Vereinzelt wurde auf Leitsysteme für den Kanutourismus z.B. entlang der Hunte hingewiesen, obwohl die meisten Sportboothäfen weder an der Hunte liegen, noch auf Kanutouristen eingerichtet sind. Hier besteht großer Handlungs- und Informationsbedarf.

Pauschalangebote für Wassertouristen sind mit 11 % kaum verbreitet bzw. bekannt. Häufig wird hier auf Angebote für Kanutouristen verwiesen, da es vermutlich keine Pauschalangebote für Segler und Motorboottouristen gibt. Rund 19 % der Sportboothafenbetreiber sind weder Tourenvorschläge für Wasserwanderer noch Wasserwanderkarten bekannt. Meist werden Tourenvorschläge vom Hafenmeister unterbreitet bzw. es wird auf die „Deutsche Fährstraße“ verwiesen, die von Bremervörde nach Kiel führt und der man mit dem Fahrrad, Boot oder Auto folgen kann. Fragen nach Wasserwanderkarten zur „Deutschen Fährstraße“ werden häufig pauschal mit Hinweisen auf das Kanurevier „Hunte Natur“ und die amtlichen Seekarten beantwortet.

3.2.2.1 Fazit

Insgesamt scheint es in der Metropolregion Bremen-Oldenburg zurzeit ein ausreichendes Angebot an Liegeplätzen und Sportboothäfen zu geben. Generell weist die Ausstattung und der Service in den Sportboothäfen keine großen Mängel auf. Verbesserungsbedarf besteht zwar in einigen Bereichen

hinsichtlich Ausstattung wie z.B. Fäkalien-, Altöl- und Bilgenwasserentsorgung sowie vereinzelt auch Ausstattung mit Sanitäranlagen, die nirgendwo fehlen sollten. Auch Serviceangebote wie Internetanschlüsse (W-Lan), Kinderspielplätze oder auch die Anwesenheit und Qualifizierung der Hafenmeister sollten insgesamt noch verbessert werden. Letztere haben eine große Bedeutung für das Image und die Vermarktung der Sportboothäfen und der einzelnen Destinationen in der Metropolregion Bremen-Oldenburg. Hafenmeister sind meist die ersten Ansprechpartner für verschiedenste touristische Informationsanliegen zu (Ausflugs-) Zielen an Land und Wasser, Tourenvorschlägen und hinsichtlich der Verfügbarkeit weiterführender Informationsmaterialien.

Generell verbessert werden sollte die Vermarktung der Sportboothäfen, wobei mit dem Routenplaner auf den Internetseiten der BIS Bremerhaven Touristik GmbH und der Region Cuxland gearbeitet wird. Eine Vielzahl an guten Flyern, Broschüren und Internetseiten unterstreicht die Qualität der Informationen. Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von Information ist zu bemängeln. Eine reale und virtuelle Vernetzung der Sportboothäfen in der Metropolregion bzw. des Wassersportreviers Wattenmeer, eine professionelle Ausnutzung von Suchmaschinen, die Rolle der Hafenmeister als Meinungsführer sowie eine Vernetzung / Verlinkung mit übergeordneten Websites wie „www.reiseland-niedersachsen.de“ (eigentlich: www.wasserreich-niedersachsen.de) sind wichtige Bausteine zur Verbesserung der Vermarktung und Besucheransprache.

Sinnvoll wäre sicher auch, dass nur Sportboothäfen von touristischen Regionen vermarktet werden, die gewissen Qualitätsstandards entsprechen oder vergleichbar mit Wasserwanderplätzen in Brandenburg einer Kategorie zugeordnet werden können, so dass Wassertouristen einen Einblick darüber erhalten, welche Ausstattung sie erwartet.

Da das Wattenmeer das wichtigste Segelrevier in Niedersachsen ist, wäre es sinnvoll, die Sportboothäfen und ihr Umfeld auf den Ostfriesischen Inseln, an der Küste und in den Flussmündungen genauer zu untersuchen, um nachhaltig sowohl den Bedürfnissen der Wasserwanderer hinsichtlich Kapazitäten, Ausstattung, Pauschalangeboten, Service und Ambiente als auch dem Naturschutz (Befahrungsregeln, Schutzgebiete, Umweltstandards in den Sporthäfen) gerecht zu werden.

- Vernetzung der Sportboothäfen vergleichbar mit dem „Marina Verbund Ostsee“ z.B. gemeinsam mit Holland, Ost- und Nordfriesland als „Marina Verbund Friesische Inseln“
- Schaffung von Pauschalangeboten
- Qualifizierung der Sportboothäfen hinsichtlich Ausstattungs- und Servicemerkmalen (Fäkalien-, Bilgenwasser- und Altölentsorgung, Sanitäranlagen)
- Übergeordnete Vermarktung der Sportboothäfen mit Qualitätsstandards und Kategorisierung der Sportboothäfen
- Genauere Untersuchung des Wassersportreviers „Wattenmeer“ hinsichtlich Kapazitäten, Qualität der Häfen und der Belange des Naturschutzes
- Überprüfung der Kommunikationsstrategie, -mittel, -kanäle und des so genannten „Marketings von Innen“ (Hafenmeister, Vereinsmitglieder, Dauerlieger und Mitarbeiter von Touristinformationen)
- Entwicklung von Wasserwanderrouten für Motorboote im Binnenland (Fährstraße/Segelroute)

3.2.3 Kanutourismus

29 Anbieter, die das Segment Kanutourismus bedienen sowie drei Wassersportvereine haben auf die Fragenbögen der BIS Bremerhaven Touristik reagiert (Abb. 28). Dabei ergab sich, dass anders als in anderen Regionen Deutschlands Angebote der befragten Vereine ausschließlich für Mitglieder vorgesehen sind. Kanutouristen können weder in Vereinen übernachten (keine Anlegemöglichkeit)

noch sich Kanus ausleihen. Daher wurden die Vereine von der weiteren Interpretation der Daten ausgenommen. Die befragten Dienstleister aus dem Segment Kanutourismus sind über die gesamte Metropolregion Bremen-Oldenburg und darüber hinaus bis nach Ostfriesland verbreitet. Dabei verteilen sich ihre Angebote auf folgende Gewässer:

- Nordwesten: Nordertief, Ems-Jade-Kanal, Maade, Sander See und Banter See, Nordsee um Norderney
- Nordosten: Medem, Hadelner Kanal, Oste, Schwinge, Este, Geeste, Lune, Bad Bederkesa See, Oste-Hamme Kanal
- Südosten: Hamme, Wümme, Stadtwaldsee Bremen, Lesum, Weser Aller, Alter Aller
- Südwesten: Hunte, Dümmer See, Dümmerland Kanal, Lohne.

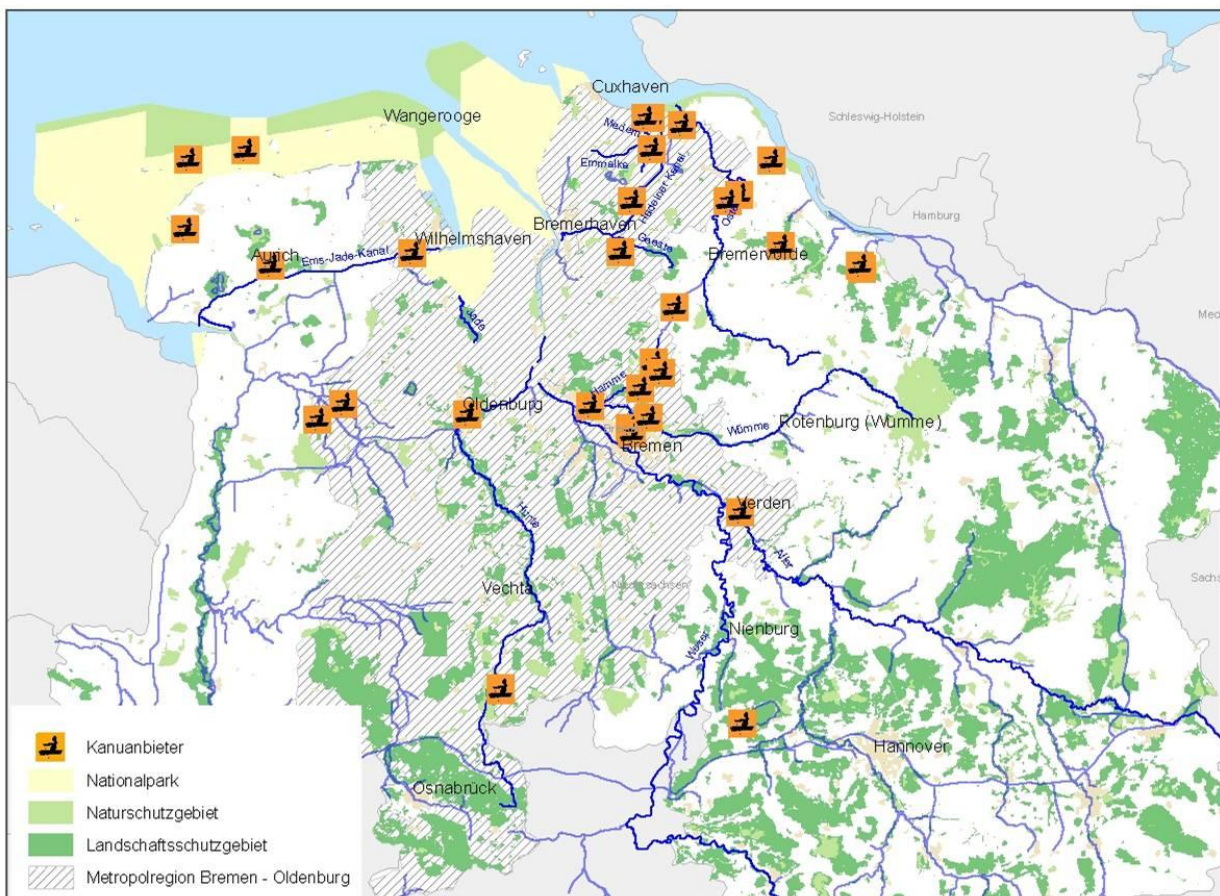


Abb . 26: Verbreitung der Anbieter im Kanutourismus in der Metropolregion Bremen-Oldenburg und in ihrem Umfeld.

Die kommerziellen und kommunalen Anbieter setzen sich aus Kanuverleihen und Campingplätzen, die Übernachtungsmöglichkeiten, Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten, teilweise auch Bootsverleihe anbieten und aus Reise- bzw. Tourenveranstaltern zusammen (Abb. 29). Bei fast allen Verleihern können sowohl Kajaks als auch Kanadier verschiedener Größe gemietet werden. Rund ein Drittel der Bootsverleiher bietet auch andere Bootstypen wie Tretboote, Ruderboote, offene Motorboote, Haus- und Segelboote sowie auch kleine Fahrgastschifffahrten an. Bei ca. 50 % der Bootsverleiher können neben Booten auch weitere Ausrüstungsgegenstände bzw. Zubehör (Schwimmwesten, wasserdichte und/oder schwimmfähige Transportbehälter etc.) ausgeliehen werden.

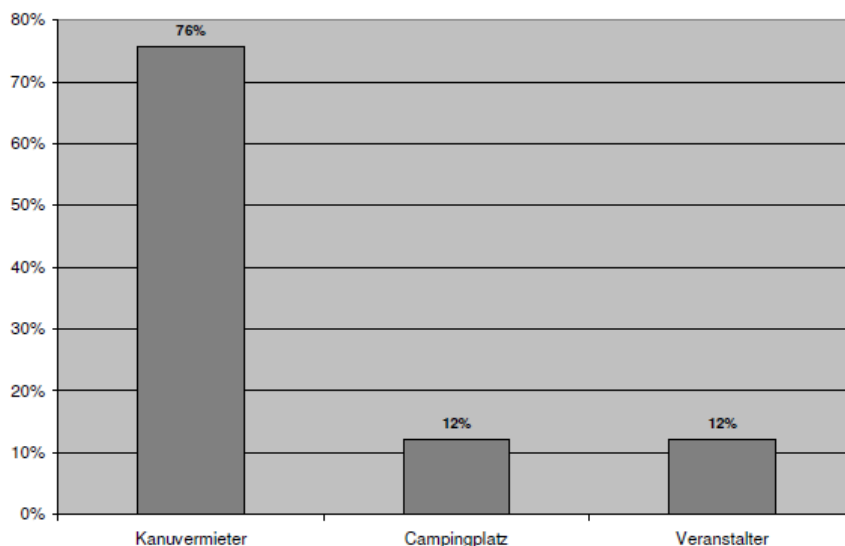


Abb . 27: Verteilung der Angebote im Bereich Kanutourismus.

Neben Booten können bei einigen Anbietern (36 %) auch Fahrräder ausgeliehen werden. So kann bei 52 % der Kanuverleiher und Reiseveranstalter ein Angebot gebucht werden, dass insbesondere das Segment „Boat & Bike“ bedient, also die Erkundung und das Naturerlebnis in der Metropolregion Bremen-Oldenburg sowohl mit dem Kanu als auch mit dem Fahrrad. Damit erhöht sich die Attraktivität und Erlebbarkeit der Gezeiten beeinflussten Gewässer. Insbesondere in Ostfriesland wird das Segment „Boat & Bike“ propagiert und erfolgreich von Anbietern übergreifend als „Paddel und Pedal“ vermarktet.

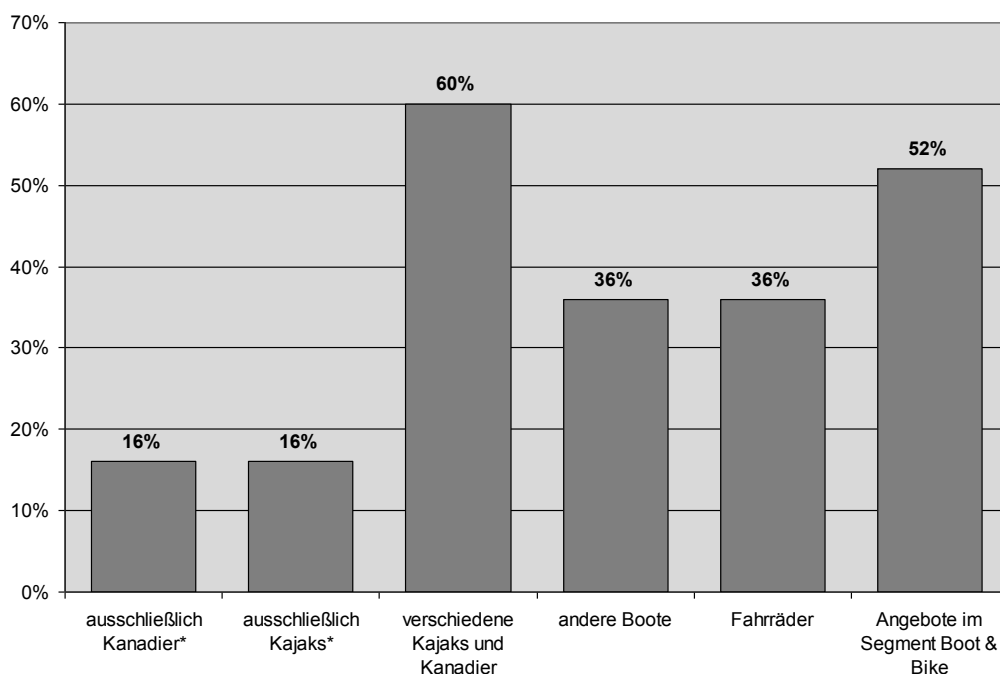


Abb . 28: Differenzierung der Angebote im Bootsverleih. Die Prozentzahl ergibt sich im Verhältnis zur Gesamtzahl der Anbieter*. Diese Anbieter können zusätzlich andere Boote oder Fahrräder offerieren. Bei den Angeboten im Segment „Boat & Bike“ wurden auch Kanureiseveranstalter berücksichtigt.



Abb . 29: Kanutouristen auf der Oste (Quelle: http://www.ostechronik.de/Kanuparadies_Oste/ka43.jpg, Hermann Töder).

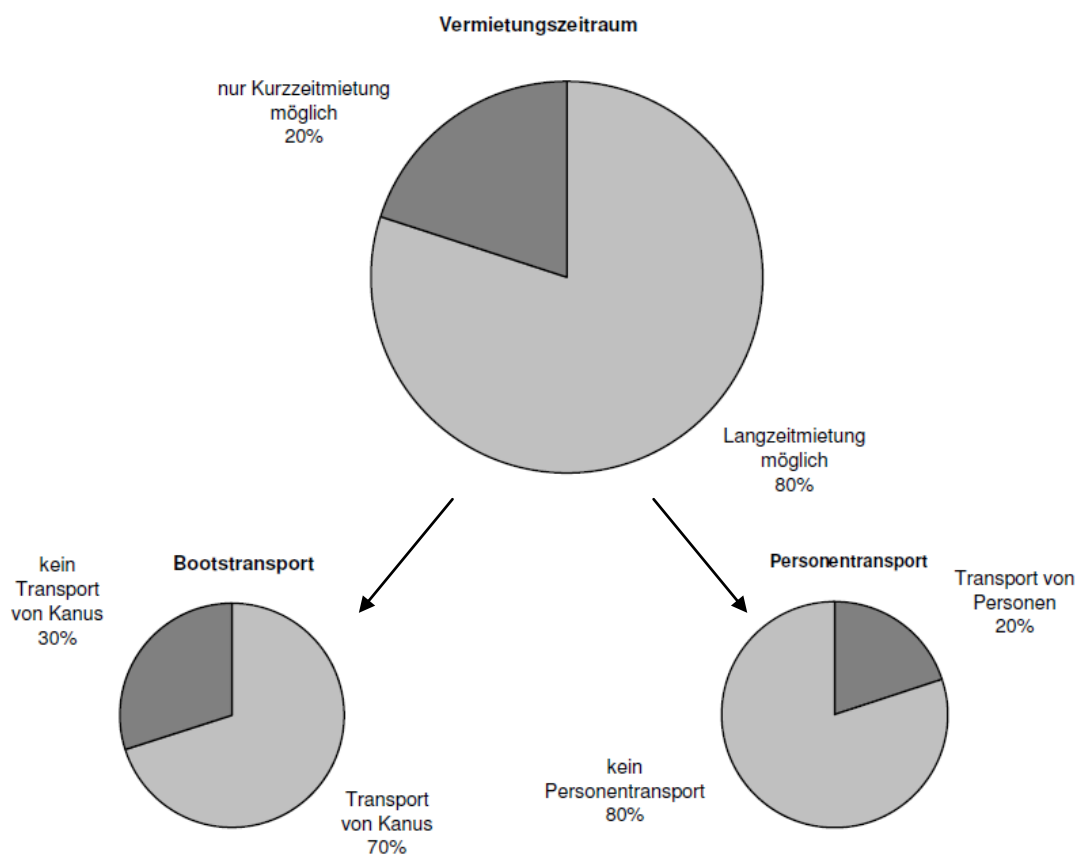


Abb . 30: Verbreitung der Langzeitvermietung von Kanus. Die Kurzzeitmietung beschreibt, dass der Zeitraum des Ausleihens auf maximal einen Tag beschränkt ist, während bei Langzeitmietung ein Ausleihen der Boote über mehrere Tage möglich ist. Die Bootsverleiher mit Langzeitvermietung können jeweils nach dem Serviceangebot Transport von Kanus zu gewünschten Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten und / oder dem Transport von Personen von oder zu Einstiegsmöglichkeiten differenziert werden.

Nicht bei allen Bootsverleihern können Kanus mehrere Tage ausgeliehen werden. Bei ca. 20 % der Anbieter ist nur eine Kurzzeitmietung der Boote möglich. Hier ist der Verleih von Kanus auf mehrere Stunden bis maximal einen Tag begrenzt, wobei der Tourist dann bei der Reviererkundung eingeschränkt ist. Bei 80 % der Bootsverleiher besteht die Möglichkeit, Kanus mehrere Tage auszuliehen. Dadurch können die Boote von Touristen wirklich zum Wasserwandern, zum Erkunden der Kanureviere und zum intensiven Naturerlebnis genutzt werden.

Hieran gebunden ist auch das Serviceangebot, Kanus und/oder auch Personen zu oder von ausgewählten Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten zu transportieren. Ca. 70 % der Bootsverleiher mit Langzeitvermietung bieten einen Transport von Kanus zu oder von gewünschten Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten an, während nur 20 % als Serviceangebot auch Personentransport bieten. Ursache für das sehr geringe Angebot könnte die Notwendigkeit eines Personenbeförderungsscheins sein, wie auch das Betreiben geeigneter Fahrzeuge, die bei der Anschaffung hinsichtlich Preis, Unterhaltungskosten und Nutzen zu hinterfragen sind.

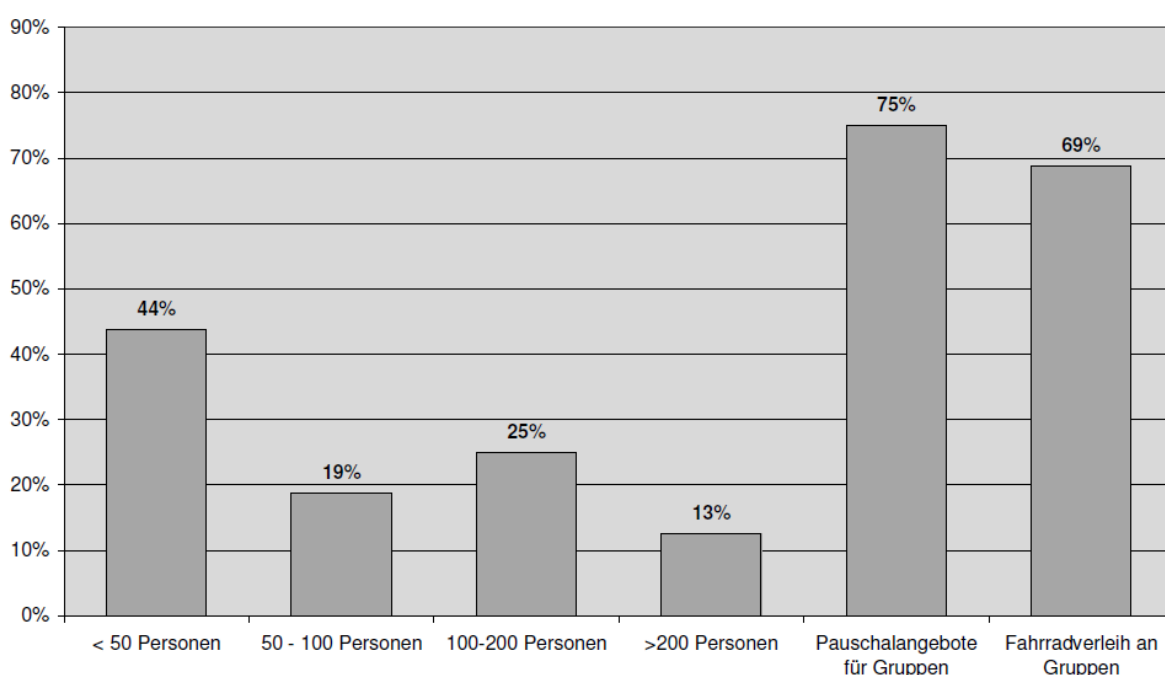


Abb. 31: Verteilung der Gruppengröße, welche die Kanuverleiher und Reiseveranstalter bedienen können sowie der prozentuale Anteil der Anbieter, welche Pauschalangebote für Gruppen anbieten oder zusätzlich noch Fahrräder an Gruppen verleihen.

Ca. 50 % der Anbieter im Kanutourismus offerieren Gruppen-Arrangements. Davon bieten 75 % der Kanuverleiher und Reiseveranstalter Pauschalangebote für Gruppen an. Die Personenanzahl, die ein Anbieter im Kanutourismus bedienen kann, variiert erheblich. Sie schwankt zwischen Gruppengrößen von 25 bis zu mehreren hundert Personen. 44 % der Kanuverleiher können nur Gruppen, die kleiner als 50 Personen sind, bedienen, teilweise weniger als 30 Personen. Auf große Gruppen von 100 oder mehr Personen sind nur Kanureiseveranstalter oder Anbieter über „Paddel & Pedal“ in Ostfriesland eingerichtet. Die Gruppengröße, die mit Kanus bedient werden kann, entspricht in etwa den Möglichkeiten des gegebenenfalls dazugehörigen Fahrradverleihs.

Bei der Betrachtung des Kanutourismus ist auch die Verfügbarkeit von Parkplätzen relevant. So haben 39 % der Anbieter im Kanutourismus keine Angaben zu Parkmöglichkeiten gemacht, so dass man vermuten kann, dass kein eigener Parkplatz vorhanden ist und / oder Parkmöglichkeiten fehlen. Bei 6 % der Anbieter gibt es nur kostenpflichtige Parkplätze. Die meisten dieser Anbieter im Kanu-

tourismus scheinen dieses Serviceelement zu vernachlässigen bzw. ihnen ist die Bedeutung nicht bewusst, dass ein Kriterium bei der Auswahl des Bootsverleihs insbesondere bei Wasserwanderer sicher auch die Parkmöglichkeiten sind. Es sollten keine zusätzlichen Parkgebühren erhoben werden. Nur ein Anbieter aus dieser Gruppen der Verleiher bietet auch einen Personentransport an, wodurch eine Anreise ohne Auto möglich wäre.

Positiv hervorzuheben ist, dass 55 % der Anbieter im Kanutourismus kostenfreie Parkplätze ausweisen. Die Anzahl der Parkplätze variiert jedoch erheblich und weicht z.T. deutlich von der Anzahl der Leihboote ab. Eine generelle Bewertung der Parkplatzsituation ist nicht möglich und muss unterschiedlich eingeschätzt werden, da die Anforderung an Parkmöglichkeiten am jeweiligen Standort abhängig ist von der Zusammenstellung der Kunden (Tagestouristen, Übernachtung von Vorort, sehr viele Gruppen), der Lage des Verleihs innerhalb oder außerhalb eines Ortes und der Erreichbarkeit mit ÖPNV bzw. eines Personentransport.

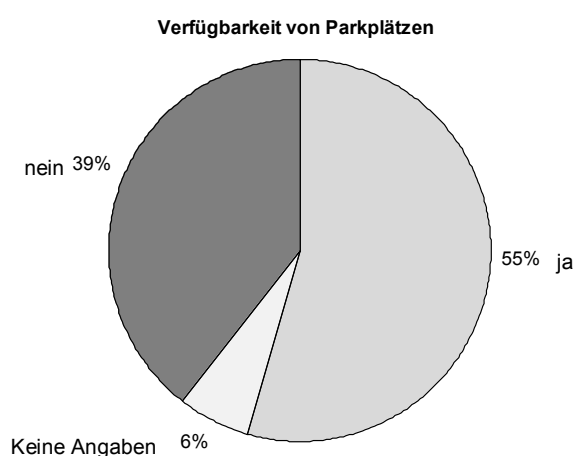


Abb. 32: Verteilung der Verfügbarkeit von Parkplätzen.

Nur zwei Anbieter sind auf Menschen mit Handicap eingerichtet bzw. sind barrierefrei. Dabei handelt es sich zum einen um den Campingplatz in Neuhaus/Oste, dessen Angebot sich allerdings auf eine barrierefreie Sanitäreanlage beschränkt. Zum anderen handelt es sich um einen Kanuverleih in Ostfriesland, der sowohl eine Station im Norden als auch in Leybuchtziel betreibt und für Menschen mit Handicap Tages- und Kombitouren (inkl. Fahrrad) anbietet. Häufig werden bei barrierefreien Angeboten nicht nur Menschen mit Handicap angesprochen, sondern auch Familien mit kleinen Kindern.

Nur 10 % der Anbieter im Kanutourismus bieten einen weitergehenden Service für Kanutouristen mit eigenen Kanus an wie Lagermöglichkeiten, Landliegeplätze oder Reparaturmöglichkeiten.

Ca. 60 % der Kanuverleiher unterbreiten ihren Kunden Tourenvorschläge. Die Ausstattung der Angebote variiert stark. So finden sich bei einigen Anbietern z.B. kurze Beschreibungen, gelegentlich auch Karten von Touren auf ihrer Homepage, teilweise können diese auch als pdf-Dateien heruntergeladen werden, und/oder die Bootsverleiher bieten gedruckte Flyer an. Bei einigen Verleihern bzw. auch bei Kanureiseveranstaltern können Touren gebucht werden, die neben Routenvorschlägen und Booten auch Verpflegung und Übernachtung z.T. mit Führung beinhalten. Diese Angebote sind zumeist für Gruppen gedacht; einzelne Angebote können auch von Alleinreisenden oder Kleingruppen genutzt werden.

Nur drei Anbieter im Kanutourismus sind zertifiziert bzw. Mitglied einer Dachorganisation. Die Art der Zertifizierung bzw. die Mitgliedschaft in einer Dachorganisation ist wenig aussagekräftig. Hierzu gehören DKV-Mitgliedschaft (Deutscher Kanu-Verband), Kanu-Guide „Natürlich Padeln“, DSV (Deutscher Segler-Verband), DMYV (Deutscher Motoryacht-Verband) und VDS (Verband deutscher Sportbootschulen).



Abb . 33: Wasserwanderer auf der Hamme, Foto: Rüdiger Lubricht
(Quelle: http://www.worpswede.de/wp-content/uploads/2009/02/rudern_auf_der_hamme_ruediger_lubricht.jpg).

3.2.3.1 Fazit

Die Anbieterstruktur im Kanutourismus in der Metropolregion Bremen-Oldenburg und ihrem weiteren Umfeld ist verbesserungswürdig. Jedoch können basierend auf der durchgeführten Befragung keine qualifizierten Aussagen zur Infrastruktur und zu standortspezifischen Ergänzungsvorschlägen in den einzelnen Kanureviere gemacht werden. So sind Aussagen über die Dichte an Übernachtungsmöglichkeiten (Biwak- und Campingplätze), Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten bzw. Picknickplätze, Kanufischpässe und Umtragungsmöglichkeiten nicht möglich. Beachtenswert ist jedoch, dass viele Kanureviere aufgrund von gezeitenabhängigen Strömungen temporär nur in einer Richtung befahrbar sind, es aber oft an notwendigen organisierten Personentransporten (One-Way-Touren) fehlt bzw. Angaben zur Erreichbarkeit mit dem ÖPNV gänzlich fehlen. Positiv ist, dass zahlreiche Verleihe und Veranstalter kombinierte Fahrrad- und Kanutourismus-Angebote offerieren.

- Es gibt bereits zahlreiche Anbieter im Kanutourismus, die jedoch hinsichtlich ihrer Angebote, deren Qualität und Vermarktung stark variieren. Daher besteht noch qualitativer Verbesserungsbedarf.
- Aussagen zur Infrastruktur der Reviere sind nur eingeschränkt möglich.
- Transportangebote von Booten und vor allem Personentransporte sind erweiterbar.
- Zahlreiche Angebote für Gruppen vorhanden.
- Viele Anbieter sind untereinander nicht vernetzt, Ausnahme: Paddel & Pedal in Ostfriesland. Die Vernetzung betrifft:
 - Gemeinsame Vermarktung des Kanureviers
 - gemeinsame Nutzung von Aus- und Einstiegsmöglichkeiten,
 - variabel im Verleih von Boote (Abgabe bei andern Verleihern).
- Keine aussagekräftige Zertifizierung bzw. Kennzeichnung der Anbieter.
- Barrierefreiheit und Angebote für Menschen mit Handicap sind erweiterbar.

3.2.4 Traditionsschifffahrt



Abb . 34: Der über 100 Jahre alte Dreimastgaffelschoner „Großherzogin Elisabeth“ des Schulschiffvereins "Großherzogin Elisabeth e.V." (Quelle: http://www.grossherzogin-elisabeth.de/Das_Schiff/Fotos/Fotos/fotos_2.html).

Bei der Befragungsaktion der BIS Bremerhaven Touristik wurden 9 Anbieter der Traditionsschifffahrt aufgenommen. Dabei handelt es sich zum Teil um Museumsschiffe. Diese gehören zu den Museums-
häfen Bremerhaven oder Vegesack und sind fahrbereit. 78 % der Traditionsschiffe sind für die Personenbeförderung zugelassen. Der Begriff „Traditionsschiff“ wird gewöhnlich für ältere Schiffe und Boote verwendet, die weitgehend in ihrem ursprünglichen Zustand erhalten sind oder in einen derartigen Zustand zurückversetzt wurden, aber nicht zwingend den Originalzustand ihrer Historie darstellen. Daneben ist die Bezeichnung „Traditionsschiff“ in einigen europäischen Ländern unter anderem Deutschland ein rechtlich bindender Begriff, der bei der Absprache über die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen für den sicheren Betrieb von Traditionsschiffen in europäischen Gewässern und von Befähigungszeugnissen für Besatzungsmitglieder von Traditionsschiffen (Memorandum of Understanding 2005) benutzt wird. Allerdings können viele Traditionsschiffe in der Metropolregion Bremen-Oldenburg diese Ansprüche nicht erfüllen. Insbesondere können / wollen sie häufig nicht die vorgeschriebenen Sicherheitsbestimmungen erfüllen weil z.B. aufgrund einer Beschränkung der Anzahl von Fahrgästen eine Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist.

Zu den Traditionsschiffen können sehr unterschiedliche Schiffstypen gehören. So reicht das Spektrum der Schiffe von regional typischen Torfkähnen und anderen Plattbodenschiffen bis hin zu Großseglern und Motorschiffen. Bei den meisten Traditionsschiffen der Metropolregion Bremen-Oldenburg handelt es sich um Segelboote, die fast alle mit Motoren ausgerüstet sind. Mit Traditionsschiffen werden abhängig vom Schiffstyp und Anbieter die Weser, Elbe, Jade, Hamme, Lesum, Wümme, Oste sowie die Nord- und Ostsee befahren.

Ein Großteil der Traditionsschifffahrt wird von Vereinen organisiert bzw. die Eigner sind in Vereinen gebunden z.B. Bremer Weserkahn „Franzius e.V“. Daher dient auch etwa jedes zweite Traditionsschiff (56 %) der Ausbildung oder ist Schulschiff. Die Traditionsschiffe haben teilweise einen Fahrplan (56 %) und/oder können gechartert werden (67 %). Da viele Traditionsschiffe von Vereinen betrieben

werden, wird häufig direkt beim Eigner gechartert. 83 % der Traditionsschiffe können gechartert werden.

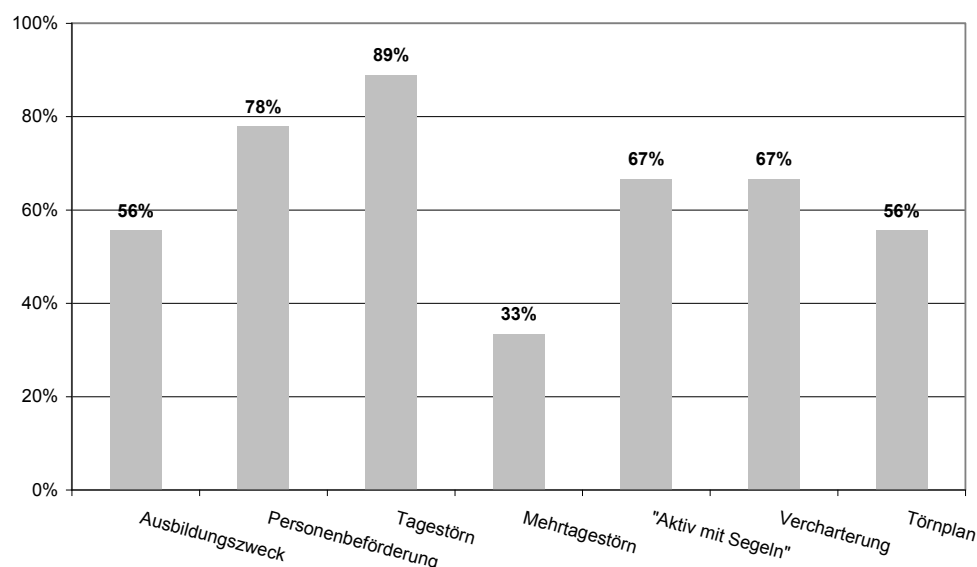


Abb. 35: Differenzierung von Nutzungsmöglichkeiten auf Traditionsschiffen für Touristen andere potenzielle Kunden.

Auf Traditionsschiffen können sowohl Tages- als auch Mehrtagestörns unternommen werden, wobei Mehrtagestörns (33% der Traditionsschiffe) nur auf den größeren Segelschiffen möglich sind, die unter anderem auf der Nord- und Ostsee unterwegs sind. Für einige Schiffe gibt es eine Altersbegrenzung für Kinder, die abhängig vom Anbieter bei 7 Jahren in Begleitung eines Erwachsenen oder bei 12 Jahren liegt. Die Anzahl der Gäste variiert auf den verschiedenen Traditionsschiffen bei Mehrtagestörns zwischen 16 und 36 Personen. Wenn diese Anbieter Tagesstörns anbieten, erhöht sich zum Teil die Anzahl der Gäste an Bord. So variiert die Anzahl der Gäste bei Tagestörns bei den Segelschiffen zwischen 10 und 60 Personen, bei den Motorschiffen zwischen 75 und 100 Personen. 67 % der Traditionsschiffe können für Veranstaltungen und Gruppen gebucht werden. Häufig werden auf Traditionsschiffen Veranstaltungen wie Lesungen oder Themenfahrten wie „Mondschein- oder Schmugglerfahrten“ angeboten.

Insbesondere bei Traditionsschiffen, die Mehrtagestörn anbieten, aber auch bei einigen kleineren Schiffen können Gäste an Bord mit anpacken also „mitsegeln“. Insgesamt ist dies bei 67 % der Anbieter möglich. Ausgeschlossen vom „Aktiv am Bord“ ist man auf den beiden Motorschiffen und abhängig vom Anbieter bei den Torfkähnen. Generell können alle Schiffe auch ohne die Hilfe der Gäste betrieben werden.

Interessant ist auch das Angebot, dass einige Traditionsschiffe teilweise abhängig von der Passagierzahl Fahrräder mitnehmen (44 %). Dies ist auf den beiden Motorschiffen möglich, auf den Schiffen des Museumshafens Vegesack und auf einigen Torfkähnen. Hiermit wird wiederum das Segment „Bike & Boat“, in einer anderen Form angesprochen.

Gastronomische Angebote fehlen oft gänzlich an Bord von Traditionsschiffen. Nur 56 % der Anbieter bieten Essen und Getränke am Bord an. Dabei handelt es sich um die Anbieter, die auch Mehrtagestörns anbieten, ein Motorschiff sowie einen Torfkahnanbieter. Hier sollten die Anbieter stärker auch die Bedürfnisse der Gäste berücksichtigen und abhängig von der Dauer des Törns ein entsprechendes Angebot schaffen. Von Bedeutung ist die Ausstattung bzw. das Vorhandensein einer Kombüse, doch bei einer Zusammenarbeit mit Caterern lassen sich auch hier Lösungen finden.

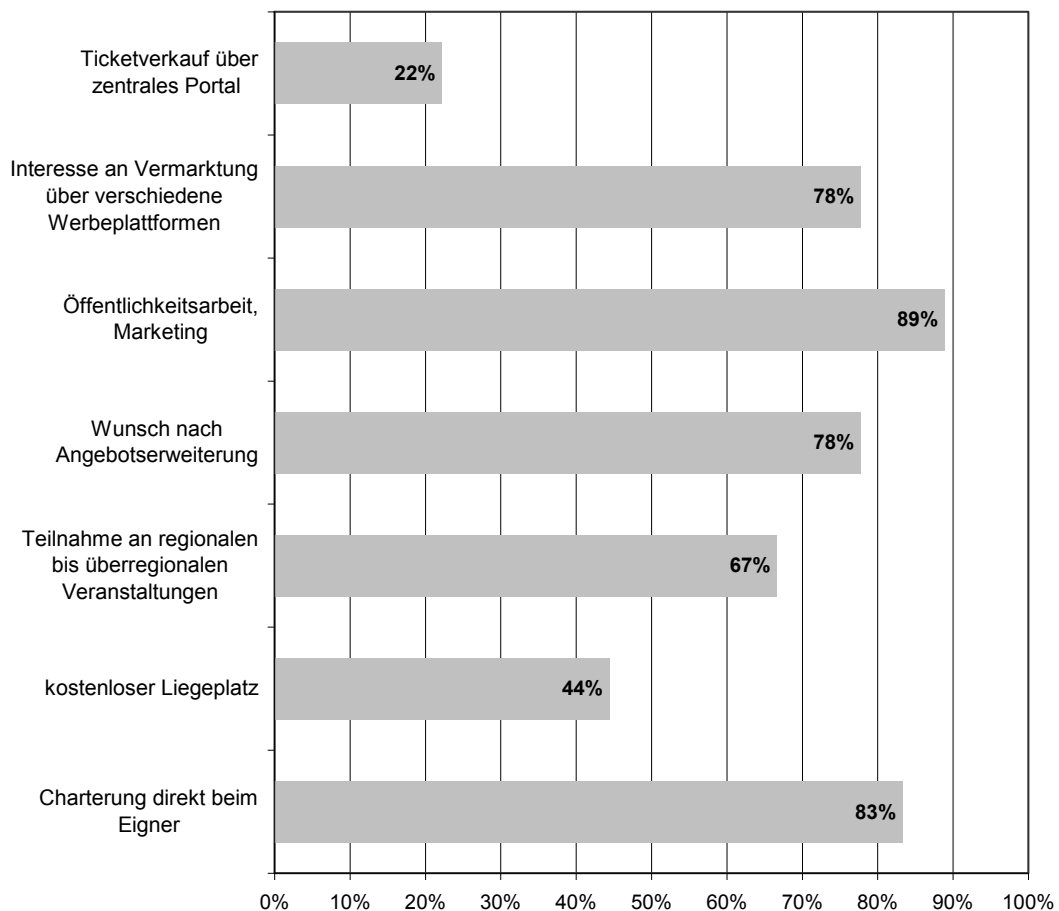


Abb . 36: Rahmenbedingungen der Traditionsschifffahrt.

Interessant sind auch die Rahmenbedingungen, innerhalb derer Traditionsschifffahrt betrieben wird und deren Vermarktung. 89 % der Anbieter für Traditionsschifffahrt betreiben Öffentlichkeitsarbeit bzw. ein eigenes Marketing. 78 % der Anbieter sind an der Vermarktung über verschiedene Werbeplattformen interessiert. Dazu gehört auch, dass 67 % der Anbieter an Veranstaltungen von regionaler bis überregionaler Bedeutung wie der „Sail Bremerhaven“ oder „Torfkahnarmada“ teilnehmen. Diese Veranstaltungen sind einmal als Einnahmequelle interessant und zum anderen wird durch die Teilnahme auch für das eigene Traditionsschiff geworben. 78 % der Anbieter streben an, ihre Angebotspalette in Zukunft zu erweitern. In der Gesamtheit betrachtet, scheinen sich die Anbieter der Traditionsschifffahrt mit ihrem Marketing und ihren Angeboten auseinander zu setzen und es besteht auch mehrheitlich ein Interesse an einer Vermarktung über verschiedene Werbeplattformen. Jedoch wird bei direktem Verkauf von Tickets bzw. der Vercharterung der Traditionsschiffe auf das eigene Know-how gesetzt. So sind nur 22 % der Anbieter daran interessiert ihre Tickets über ein zentrales Verkaufsportal wie „reservix“ anzubieten. Auch eine Charterung ist zu 83 % nur direkt beim Eigner möglich.



Torfkahn auf der Wümme (Quelle: www.blockland-ferien.de/landschaft.html)

Abb . 37: Weserkahn Franzius (Quelle: <http://www.radiobremen.de/wissen/themen/weserkahnfranzius110.html>)

Unterschiedlich ist auch die Liegeplatzsituation für die einzelnen Anbieter: so haben 44 % der Anbieter einen kostenlosen Liegeplatz in ihrem Heimathafen, während die anderen Anbieter für ihren Liegeplatz bezahlen müssen. 33 % sind mit ihrem Liegeplatz unzufrieden. Verschiedentlich werden Liegeplatzgebühren beim Ansteuern eines anderen Hafens erhoben. Der Befragung kann die Ursache nicht genau entnommen werden, ob dies von der Größe des Schiffes, der Häfen, dem Anbieter bzw. Eigner usw. abhängig ist. Gegebenfalls könnte hier auch Lobbyarbeit etwas ausrichten.

3.2.4.1 Fazit

Das Segment Traditionsschifffahrt hat, wie der Erfolg von Veranstaltungen etwa der Bremerhaven Sail zeigt, großes Potenzial. Die Menschen haben zum einen das Bedürfnis nach Freiheit und Abenteuer, wie auch in regelmäßigen Becks Werbungen mit dem Traditionsschiff „Alexander von Humboldt“ kommuniziert wird, bzw. auch den Wunsch nach etwas Ursprünglichem mit Seefahrerromantik. Daher sollten insbesondere Vereine unterstützt und gegebenenfalls auch gelenkt werden. So sollten zur besseren Vermarktung dieses Tourismus-Segmentes die unterschiedlichen Zielgruppen nach Wünschen und Bedürfnissen definiert werden (Analyse von Produkteigenschaften, Ansprache, Werbeplattformen und Verkaufsmöglichkeiten). Auch wäre die Vernetzung der Vereine und der Anbieter hinsichtlich einer gemeinsamen Vermarktung und Lobbyarbeit (Interessenvertretung) zu forcieren. Grundvoraussetzung ist, dass Sicherheitsbestimmungen an Bord eingehalten werden können.

- Angebote mehr an Kundenbedürfnisse anpassen z.B. gastronomische Angebote
- Vernetzung: gemeinsame Lobbyarbeit, gemeinsames Marketing
- Zielgruppen analysieren.

3.3 Großräumliche Einschätzung des Wassertourismus in der Metropolregion

3.3.1 Infrastruktur

Den Metropolraum prägen insbesondere seine Küstenlandschaft mit dem Weltnaturerbe Wattenmeer sowie die unterschiedlichen Gewässerlandschaften, Flüsse und Seen, die in ihrem Gewässerverbund über die Metropolgrenzen hinaus reichen und damit nicht nur regional, sondern überregional und international touristisch für Wasserwanderer und Naturliebhaber von Bedeutung sind. Innerhalb der Metropolregion werden alle Formen des Wasserports / Wassertourismus ausgeübt und alle gängigen Bootstypen sind auf den verschiedenen Gewässerabschnitten vertreten. Eine gute Hafendichte mit überwiegend uneinheitlicher Hafeninfrastruktur ist an der Küste sowie in den von Tiden beeinflussten, küstennahen Flussgebieten zu finden. Uneinheitlich gestaltet sich auch die Befahrungssituation der vom Kanutourismus frequentierten Binnengewässer bezüglich Wasserstandsschwankungen, Wehren, temporär verfügbarer Gewässersperrungen sowie einer unterschiedlichen infrastrukturellen Ausstattung an Wasserrastplätzen, teils fehlender Möglichkeiten zum Umtragen oder nicht ausgewiesener Ein- und Aussetzstellen entlang der Flussläufe.

3.3.2 Angebot

Das Angebot an wasserseitigen Einrichtungen (Häfen, Steganlagen etc.) ist überwiegend vereinsgeprägt und damit an vielen Marina- und Sportboothafenstandorten in ehrenamtlichen Händen. Die Klientel der Wassersportler in der Metropolregion setzt sich daher auch überwiegend aus vereinsorganisierten Wassersportlern zusammen. So sind nach Angaben des Landessportbundes rund 52.852 Wassersportler im Jahr 2009 in verschiedenen Vereinen Niedersachsens organisiert. Der Zahl von vereinsmäßig organisierten Wassersportlern steht die nicht genau zu beziffernde Zahl an Wassertouristen und Wassersportlern gegenüber, die die Gewässer der Metropolregion frequentieren. Eine grobe Einschätzung, die auf Erfahrungswerten anderer Regionen fußt, lässt die Vermutung zu, dass es im Vergleich zu vereinsorganisierten Wassertouristen und -sportlern eine weit aus größere Zahl an nicht organisierten Wassertouristen insbesondere im Bereich Kanutourismus gibt, die als Besucher aus anderen Regionen ihre Tages-, Wochenendausflüge oder mehrtägigen Urlaube mit eigenem oder geliehenen Boot in der Metropolregion verbringen.

3.3.3 Naturschutz

Das deutsch-niederländische Wattenmeer ist seit 2009 anerkanntes Weltnaturerbe. Der Zusammenschluss der Wattenmeer-Nationalparks von Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Teilen der Niederlande hat die Fläche von fast 10.000 Quadratkilometern. In diesem dynamischen Naturraum, der eines der größten Feuchtgebiete der Welt beherbergt, machen jährlich zehn bis zwölf Millionen Zugvögel Station. Nirgendwo auf der Welt hat sich unter dem Einfluss der Gezeiten ein vielfältigerer Lebensraum entwickelt. Die übrigen Flusslandschaften des Metropolraumes sind geprägt von weiteren Schutzgebieten.

3.4 Einschätzung des Wassertourismus in Teilräumen der Metropolregion

3.4.1 Küstenzonen und Inseln im Norden

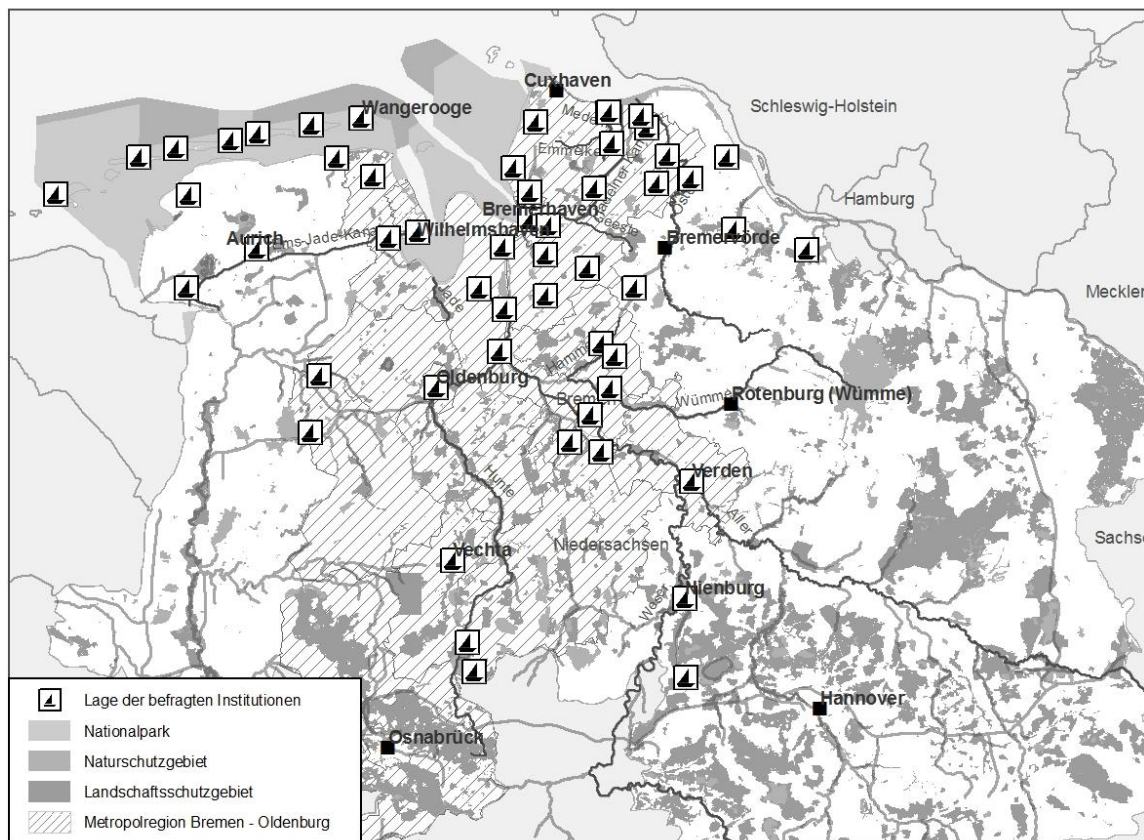


Abb. 38: Wassertouristische Infrastruktur des Untersuchungsraumes Metropolregion Bremen-Oldenburg

3.4.1.1 Infrastruktur

Der ostfriesischen Küste vorgelagert und rund 10 Kilometer entfernt vom Festland bilden sieben ostfriesische Inseln einen natürlichen Schutzwall für das Wattenmeer und jeweils geschützte Liegemöglichkeiten für Wassersportler in den einzelnen Häfen. Die Inselgruppe erstreckt sich über rund 90 Kilometer Länge in Ost-West Ausdehnung. An der ostfriesischen Küste im Wattenmeer befinden sich weitere sieben sogenannte Sielhäfen für Sport- und Traditionsschiffe:

- **Harlesiel** verfügt über einen tidebeeinflussten Fischereihafen, der eher ungeeignet für Yachten ist sowie über einen Binnenhafen (tidefreies Liegen für Boote bis 1,3 m Tiefgang).
- **Carolinensiel** besteht seit 1730 und ist ausschließlich Traditionsschiffen vorbehalten.
- **Neuharlingensiel** bietet Fischkuttern und Fährschiffen Liegeplätze.
- **Bensersiel** bietet 200 Liegeplätze mit Gastliegemoöglichkeiten.
- **Dorumer-Accumersiel** bietet 250 Liegeplätze.
- **Neßmersiel** bietet 60 Liegeplätze mit Gasstliegern.
- **Greetsiel** ist ein über 600 Jahre alter Fischereihafen (105 Liegeplätze mit 50 Gastliegern).

Über eine wassertouristische Nutzung der in der Wesermarsch oder auf der Halbinsel Butjadingen gelegenen **Siele** ist aus wasser- und naturschutzrechtlicher Sicht nach derzeitigem Kenntnisstand nichts einzuwenden (pers. Gespräch am 28.07.2010 mit Herrn Cornelius, KV Wesermarsch, Wasser- und Bodenverbände). Die Siele sind für den Wassertourismus jedoch schwer vermarktbare, da die Kanäle und Gräben oftmals nur halb gefüllt sind und dem Wassertouristen der Blick über die

Deichkrone verwehrt bleibt (fehlendes Landschaftserlebnis). Versuche auf der Halbinsel Butjadingen, einen Kanuverleih zu etablieren, sind fehlschlagen wegen Geruchsbelästigungen und zahlreicher Mücken (pers. Gespräch 11.08.2010 mit Herrn Lammers Kur & Touristik GmbH). In Sielen mit besserer Wasserqualität könnten Hydrobikes eine Alternative zum Kanutourismus darstellen.

Zwischen den Inseln und dem Festland befinden sich ausgedehnte Wattbereiche. Sie nehmen eine viel größere Fläche ein, als die Inseln selbst. So bilden die Inseln lediglich 5 Prozent der Gesamtfläche des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer und sind bei Urlaubern, Ausflüglern und Wassertouristen gleichermaßen beliebt. Die Wattinseln werden von Fähr- und Traditionsschiffen, Küsten- und Hochseeseglern sowie von Motorbootfahrern angesteuert und sind ein beliebtes Revier für Wind-, Kite-, und Wellensurfer. In eigens ausgewiesenen und befristet gültigen Kitesurfzonen ist die Ausübung dieser unter Umweltschützern und Naturliebhabern umstrittenen Wassersportart gesondert geregelt. Innerhalb der 12-Seemeilenzone werden in drei verschiedenen Schutzzonen das Befahren, das zeitweise Befahren sowie das komplette Befahrensverbot des Wattenmeeres geregelt.



Abb . 39: Fischereihafen von Neuharlingersiel.

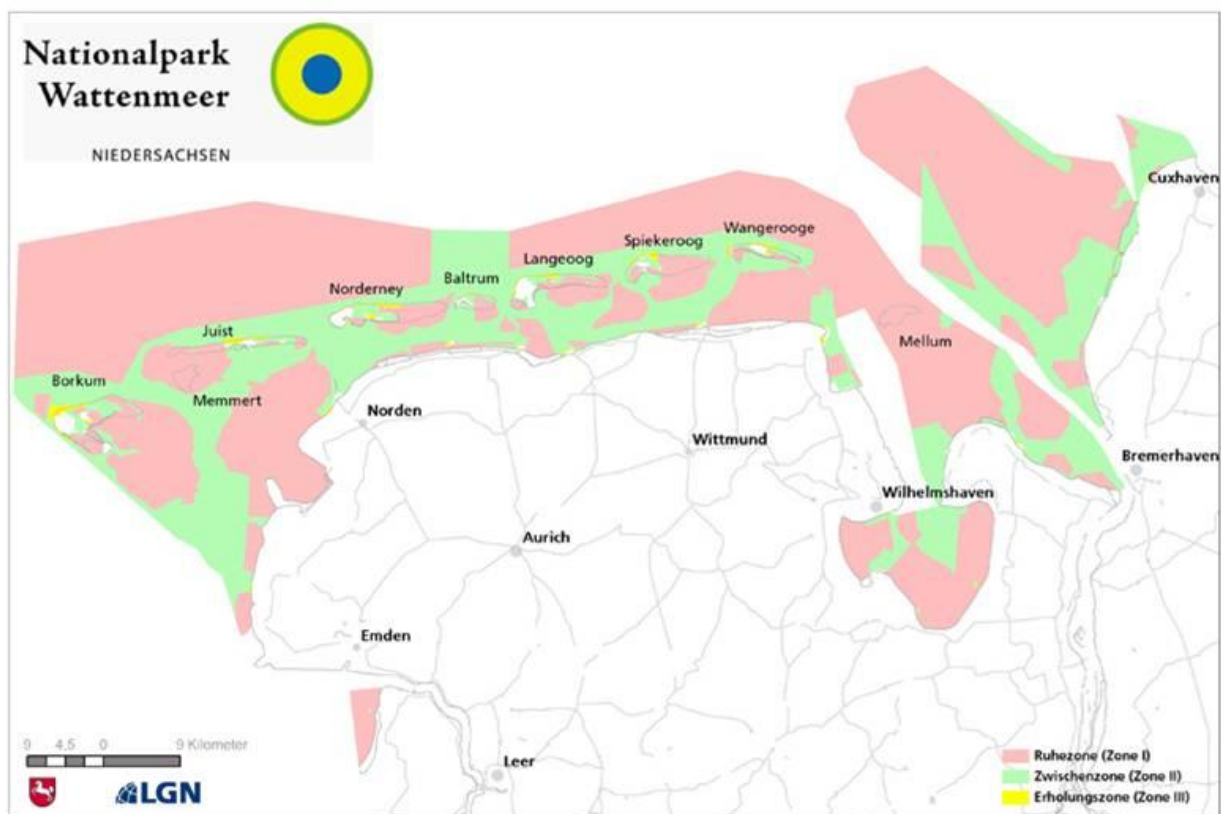


Abb . 40: Schutzzonen des Wattenmeeres (Quelle: Landesvermessung und Geobasisinformation Niedersachsen).

Haupterwerbszweig und damit erster Wirtschaftsfaktor der von der Metropolregion tangierten ostfriesischen Inseln ist der Tourismus. In der Segelsaison werden die Inseln stark frequentiert von Yachten aus der näheren Region. Von holländischen Seglern werden die ostfriesischen Inseln jedoch eher als Transithäfen auf dem Weg in die Ostsee angelaufen:

- **Wangerooge:** Der Wangerooger Yacht-Club bietet Seglern Gastliegeplätze mit guter Ausstattung und Schutz bei Sturm. Wangerooge ist als sehr unruhige Insel bekannt, denn durch Sedimentation wanderte die Insel über Jahrzehnte von West nach Ost. Das Segelrevier ist ein anspruchsvolles, nicht für Anfänger geeignetes Fahrtgebiet. Das macht die Insel besonders interessant für die Surferszene: Wellen auf der Nordseite und ein optimales Revier im Wattenmeer machen bei entsprechenden Windstärken das Revier zum „Hawaii“ des Nordens. Eine Surfschule mit Kiosk und Shop befindet sich direkt am Nordseestrand.
- **Spiekeroog:** Gemeinsam mit Juist gehört Spiekeroog zu den touristisch attraktivsten ostfriesischen Inseln. Das touristische Angebot des Nordseeheilbads reicht von Hotels, Pensionen, Privatzimmern, Ferienwohnungen über Kur- und Freizeitheime mit etwa 3.500 Gästebetten. Der Hafen fällt an Steg 1 im weichen Schlick nahezu trocken, an Steg 2 bleibt etwas Wasser stehen. Eine Fähre und ein Versorgungsfahrzeuge machen an der Westseite des Hafens fest.
- **Langeoog:** Auf der Insel gibt es die Kurhalle, ein Erlebnisbad und ein Schifffahrtsmuseum mit Schiffsmodellen sowie Aquarien. Im „Haus der Insel“ finden im Sommer regelmäßig Musik- und Kulturveranstaltungen (unter anderem mit dem Langeooger Shantychor „de Flinthörners“) statt. Der Yachthafen auf Langeoog ist in der Saison Ziel vieler Segler und Motorbootfahrer. Rund 100 Gastliegeplätze stehen zur Verfügung, die kostenlose Nutzung der Inselbahn vom Hafen in den Ort ist in den Liegegebühren enthalten.
- **Baltrum:** Im Vergleich zu anderen Inseln wurde der Tourismus auf Baltrum erst relativ spät gefördert. Übliche Verkehrsmittel auf der autofreien Insel Baltrum sind Kutschen, Fahrräder und Handwagen. Baltrum ist eine dörflich geprägte Familieninsel und ruhiges Seebad. Der Baltrumer Hafen an der Südwestkante der Insel, wie auch der Yachthafen, ist vor einiger Zeit aus- und umgebaut worden. Hier stehen an Fingerstegen etwa 50 Liegeplätze zur Verfügung, die fast alle von Vereinsmitgliedern des Baltrumer Bootsclubs (BBC) belegt sind. Gastlieger können an einigen Fingerstegen und längsseits an zwei Hauptstegen festmachen.
- **Norderney:** Insgesamt 85 Prozent der Inselfläche gehören zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Hier wird von der Kur- und Stadtverwaltung insbesondere auf den sanften Tourismus gesetzt. Der Hafen von Norderney gehört zu den beliebtesten Anlaufzielen an der ostfriesischen Küste. Die moderne Steganlage der Sportboothafen Norderney GmbH verfügt über ca. 250 Liegeplätze und liegt im hinteren ruhigen Hafenbecken des Norderneyer Hafens.
- **Juist:** Der Tourismus ist, wie auf allen ostfriesischen Inseln, auch hier die Haupteinnahmequelle für die Inselbewohner. In fast allen Häusern auf der Insel gibt es Unterkünfte, die an Urlaubsgäste vermietet werden. Die autofreie Insel Juist ist wie die anderen ostfriesischen Inseln ein Nordseeheilbad. Der Segelclub Juist bietet Gästen Liegeplätze in seiner vereinseigenen Anlage an.
- **Borkum:** Borkum ist die westlichste und größte der sieben bewohnten Ostfriesischen Inseln. Teile der Insel und das angrenzende Watt gehören zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Durch die Lage an einer Hauptschifffahrtsstraße und ihre Größe strahlt die Insel trotz der langen Anreise für viele Urlauber besonders aus dem Ruhrgebiet eine große Anziehungskraft aus. Borkum verfügt über zwei Bootshäfen: Hafen Burkana (tidefreie Liegeplätze, besonders auch für große und tiefgehende Yachten) und Port Henry.

3.4.1.2 Naturschutz

Einer der wichtigsten Wirtschaftszweige in der Küstenregion Niedersachsens ist der Fremdenverkehr, der besonders auf den Inseln prägend ist. Strandurlaub, autofreie Inseln, Reizklima, sowie das Erleben des Nationalparks locken jährlich Tausende von Erholungssuchenden. Außerdem sind die Fluglinien zu den Inseln und nach Helgoland stark frequentiert. Das Wattenmeer wird hauptsächlich durch Muschel- und Krabbenfischerei dominiert. Deiche und einige Salzwiesen werden mit Schafen beweidet. (BfN 2010).

Aufgrund der weltweiten Einmaligkeit des Lebensraumes sowie seiner Lebensgemeinschaften wurde das Niedersächsische Wattenmeer 1986 als Nationalpark ausgewiesen. Es hat durch das reiche Nahrungsangebot eine außerordentlich hohe Bedeutung für den internationalen Vogelzug. Die United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) hat die deutschen und niederländischen Teile des Wattenmeers 1991 als Biosphärenreservat anerkannt und sie somit unter internationalen Schutz gestellt. Das Wattenmeer wird seit 2009 außerdem als UNESCO-Weltnaturerbe geschützt. Die Landschaft ist als Rast-, Durchzugs- bzw. Überwinterungsgebiet von bundesweiter Bedeutung und großflächig als EU-Vogelschutzgebiet ausgewiesen, sowie als FFH-Gebiet gemeldet. Das Wattenmeer fällt des Weiteren unter Anlage V der International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships (MARPOL), so dass jegliche Schadstoffeinleitung vom Schiff aus verboten ist. 2001 zählte es die International Maritime Organisation (IMO) zusätzlich zu den „besonders sensiblen Meeresbereichen“, was der Schifffahrt weitere Einschränkungen zugunsten des Umweltschutzes auferlegt.

Charakteristisch für die Landschaft ist der Reichtum an Wat- und Wasservögeln, die besonders zur Zugzeit in großen Schwärmen das Wattenmeer bevölkern. Auf dem Scharhörner Watt ist die Insel Nigehörn 1989 künstlich aufgespült worden, um insbesondere der Vogelwelt die stark erodierte Insel Scharhörn als Brutplatz zu ersetzen. Bekannt ist besonders der Große Knechtsand als Mauserplatz für Brandenten, die sich zu Zehntausenden aus ganz Europa im Sommer hier einfinden.

Durch Bedeichung und Befestigungsmaßnahmen ist die Küstendynamik heute eingeschränkt. Der Mensch greift seit dem 9. Jahrhundert in die Morphodynamik der Küstenzonen ein, um Land zu gewinnen und zu befestigen. Die Inseln haben noch die Tendenzen einer Ostverlagerung und gelegentlich zerstören Sturmfluten küstennahe Ortsstrukturen. Die freien Watten, Priele und Sandplatten unterliegen weiterhin einer starken Morphodynamik und verlagern sich in Abhängigkeit von Wind und Strömung. Küstennahe Bereiche, die über Hochwasserniveau (MThw) aufgeschlickt sind, zeigen Salzwiesenvegetation, deren Artenzusammensetzung eng mit der Höhenlage, und damit dem Salzwassereintrag zusammenhängt. Ehemals säumten den gesamten Küstenstreifen Salzwiesen, heute sind nur noch wenige Gebiete auf den Inseln und am Festland naturnah erhalten.

Die Küstengewässer Niedersachsens verfehlen in der Untersuchung zur Wasserrahmenrichtlinie (BMU 2010) meist den „guten ökologischen Zustand“ aufgrund des erhöhten Nährstoffeintrages aus der Weser (NLWKN c 2009).

Fazit

- Als Rast-, Durchzugs- bzw. Überwinterungsgebiet für Vögel von internationaler Bedeutung
- Wattenmeer mehrfach unter Naturschutz gestellt
- Küstendynamik durch Bedeichung und Befestigungsmaßnahmen stark eingeschränkt
- Hohe Schad- und Nährstoffeinträge durch Zuflüsse wie z.B. die Weser
- Tourismus ist ein bedeutender Wirtschaftszweig

3.4.2 Elbe

Die rund tausend Kilometer lange Elbe entspringt in Tschechien. Der für den Metropolraum Bremen-Oldenburg relevante Teil ist die niedersächsische Uferseite der Elbe nordwestlich von Hamburg elbabwärts ins Cuxland bis zur Elbmündung. Die Hafeninfrastruktur elbabwärts von Hamburg bis Cuxhaven ist überwiegend geprägt von Vereinsanlagen, die größtenteils reviertypische Segelboote und Yachten beheimaten, wie nachfolgend aufgeführt:

- Finkenwerder: Yachthafen Finkenwerder
- Jork: Altländer Yachtclub e.V.
- Lühe: Wassersportclub Lühe (WSC) und Altländer Yachtzentrum (AYZ)
- Stade: Seglerverien Stade, Stadthafen Stade, Sportclub Diamant, Motor- und Yachtclub Stade
- Wischhafen: Wischhafener Yachtclub Niederelbe e.V.
- Freiburg: Seglervereinigung Freiburg-Elbe
- Neuhaus: Seglervereinigung Neuhaus / Oste e.V.
- Otterndorf: Stadthafen
- Cuxhaven: Liegegemeinschaft Cuxhaven-Fährhaus e.V. Amerikahafen, Yachthafen Segler-Vereinigung Cuxhaven e.V.

3.4.3 Oste

3.4.3.1 Infrastruktur

Die Oste ist mit ihrer Länge von 153 Kilometern Niedersachsens nördlichster linker Nebenfluss der Elbe. Sie durchfließt die Landkreise Harburg, Rotenburg, Stade und Cuxhaven. Der Abschnitt von Bremervörde bis zur Mündung ist etwa 75 Kilometer lang. Die Oste war bis zum 30. Juni 2010 eine Bundeswasserstraße der Klasse 2 vom Mühlenwehr in Bremervörde bis zur Mündung in die Elbe. Seit dem 1. Juli 2010 ist nur noch die Teilstrecke von 210 Metern Länge oberhalb der Achse der Straßenbrücke über das Ostesperrwerk (km 69,36) bis zur Mündung in die Elbe eine Bundeswasserstraße. Die Oste wird auf vielfältige Weise wassertouristisch genutzt. Die Quelle der Oste befindet sich am südlichen Ortsrand von Tostedt. Von dort fließt sie als stiller Wiesenfluss in ihrem Oberlauf zuerst nach Westen, dann nordöstlich um Zeven herum und weiter durch Bremervörde, von wo aus sie für kleinere Schiffe nutzbar ist. Bis Bremervörde wirken sich auch Ebbe und Flut aus. Bei Bremervörde befinden sich ein Sperrwerk und ein kleiner Hafen, so dass die Oste von dort aus mit kleinen Booten und Schiffen mit einem Tiefgang von bis zu 2 m nach mittlerem Hochwasser befahrbar ist. Anschließend mäandert der nun von Deichen eingefasste Fluss weiter nach Norden in Richtung Hemmoor und Osten; wo die älteste deutsche Schwebefähre fährt. Der Fluss mündet einige Kilometer östlich von Otterndorf zwischen den Gemeinden Belum und Balje in die Elbe.

Die Oste ist bei gutem Wasserstand von Burgsittensen, sonst von Sittensen oder Weertzen bis zur Mündung mit Kajaks und Kanus befahrbar. Der Oberlauf von Sittensen bis Volkensen ist vom 1. März bis 15. Juli gesperrt. In der Nähe des Ostesperrwerks bei Neuhaus befindet sich eine Wasserskianlage. Zudem besteht hier das Natureum Niederelbe, das sich mit Leben und Natur im Grenzbereich zwischen Meer und Fluss beschäftigt. Motor- und Segelbootvereine haben in Elm und Bremervörde ihre Liegeplätze. Auf Grund der großen Fischpopulation und der besonderen Schönheit ist die Oste ein Paradies für Angler und Wasserwanderer. Neben der Oste existieren entlang des Flußlaufes zahlreiche Baggerseen, die beim Bau der Deiche angelegt wurden und meist als Angelteiche oder Badeseen genutzt werden.

In Bremervörde ist der Yachthafen vom Vörder-Yacht-Club und der Oste-Yacht-Club der Stadt Bremervörde beheimatet. Auf der Oste gilt vom 1. März bis 15. Juli ein Befahrensverbot von Kuhmühlen bis Sittensen, ein Floßverbot gilt ganzjährig oberhalb von Bremervörde.

3.4.3.2 Naturschutz

Der 75 km lange Abschnitt der Oste von Bremervörde bis zur Mündung hat eine große ökologische Bedeutung, da er nicht begradigt ist und zu großen Teilen ein naturnahes Ufer hat. So zählt beispielsweise der Mündungsbereich mit seinem natürlichen Tidenhub zum Wattenmeer. Die Ufer sind meist von Reet-Zonen geprägt. Die Oste ist mit einer Gewässergüte von Stufe II (mäßig belastet) verhältnismäßig sauber, obwohl einige Nebenflüsse zum Teil Wasser der Güteklasse III (stark verschmutzt) und sogar III–IV (sehr stark verschmutzt) einbringen.

Der Fluss ist sehr artenreich und gilt als der erste deutsche Fluss mit einer sich selbst verjüngenden Lachspopulation. Früher waren die häufigsten Fischarten der Stör und der Lachs, heute ist es der Stint. Weitere vorkommende Fische sind Schnäpel, Aal, Karpfen, Hecht, Brasse, Stichling sowie Flussneunauge, Maifisch, Finte und Zander.

Wegen der großen Fischpopulation und der außergewöhnlichen Landschaft ist die Oste ein beliebtes Revier für Angler und Wasserwanderer, so dass sie nicht nur im Sommer von Touristen und Anglern aufgesucht wird. Auf den Sandbänken im Ostewatt können Seehunde an der Rammelbucht beobachtet werden. Es wird jedoch befürchtet, dass die Seehunde, wie auch die in der Nähe brütenden Vögel, durch Wassertouristen vertrieben werden.

Bezeichnung	Typ
Ostesee	NSG
Wiesen- und Weidenflächen an der Oste	NSG
Hadelner und Belumer Außendeich	NSG
Wildvogelreservat Nordkehdingen	NSG
Ostemündung	NSG
Osteschleifen zwischen Kranenburg und Nieder-Ochtenhausen	Natura 2000
Vogelschutzgebiet Hullen	NSG
Schnook, Außendeichsflächen bei Gerversdorf	NSG

Tab . 5: Schutzgebiete entlang der Oste.

3.4.3.3 Fazit

- Hohe ökologische Bedeutung, zu großen Teilen ein naturnahes Ufer, sehr fischartenreich
- Beliebtes Revier für Angler und Wasserwanderer
- Mit Kanus befahrbar, unterhalb von Bremervörde mit Motorbooten befahrbar
- Teilweise zu geringes Wasserdargebot, zeitweise Sperrungen für den Sportbootverkehr

3.4.4 Medem, Emmelke, Geeste

Die **Medem** ist im Nordosten der Metropolregion ein 16 km langer, bei Otterndorf in die Elbe mündender Fluss. Die Medem ist auf ihrer gesamten Länge für kleine Boote schiffbar. Der Flusslauf weist von der Mündung bis zur Schleuse in Ihlienworth etwa 70 Mäander auf. Die Medem führt von dort über Pedingworth und Neuenkirchen nach Otterndorf, wo sie zusammen mit dem Hadelner Kanal in einem gemeinsamen Außenpriel in die Elbe mündet. Mit dem Ziel, von der natürlichen Entwässerung durch die Gezeiten unabhängig zu sein, wurde 1928 das Schöpfwerk Otterndorf als Bindeglied in der Entwässerung Hadelns, des Sietlandes, Bederkesas und Teilen der Börde Lamstedt gebaut.

Die **Emmelke** ist ein ca. 15 km langer, etwa 20 km südlich von Cuxhaven gelegener für kleine Boote und Kanus schiffbarer Marschenfluß. Die Emmelke mündet bei Ihlienworth (Schleuse) in die Medem.

Die **Geeste** entspringt in Hipstedt im Landkreis Rotenburg (Wümme) zehn Kilometer westlich von Bremervörde. Mit dem Bau der dritten Schleuse 1898 wurde die Geeste zwar tideunabhängig, die Fahrwassertiefe im Geestekanal nahm jedoch erheblich ab. Durch den Bau des Hadelner Kanals, einem ca. 32 km lang schiffbaren Entwässerungskanal zwischen der Elbe bei Otterndorf und dem See bei Bad Bederkesa wurde ein Schifffahrtsweg für Küstenmotorschiffe und Sportboote als Abkürzung zwischen der Weser und Elbe möglich.

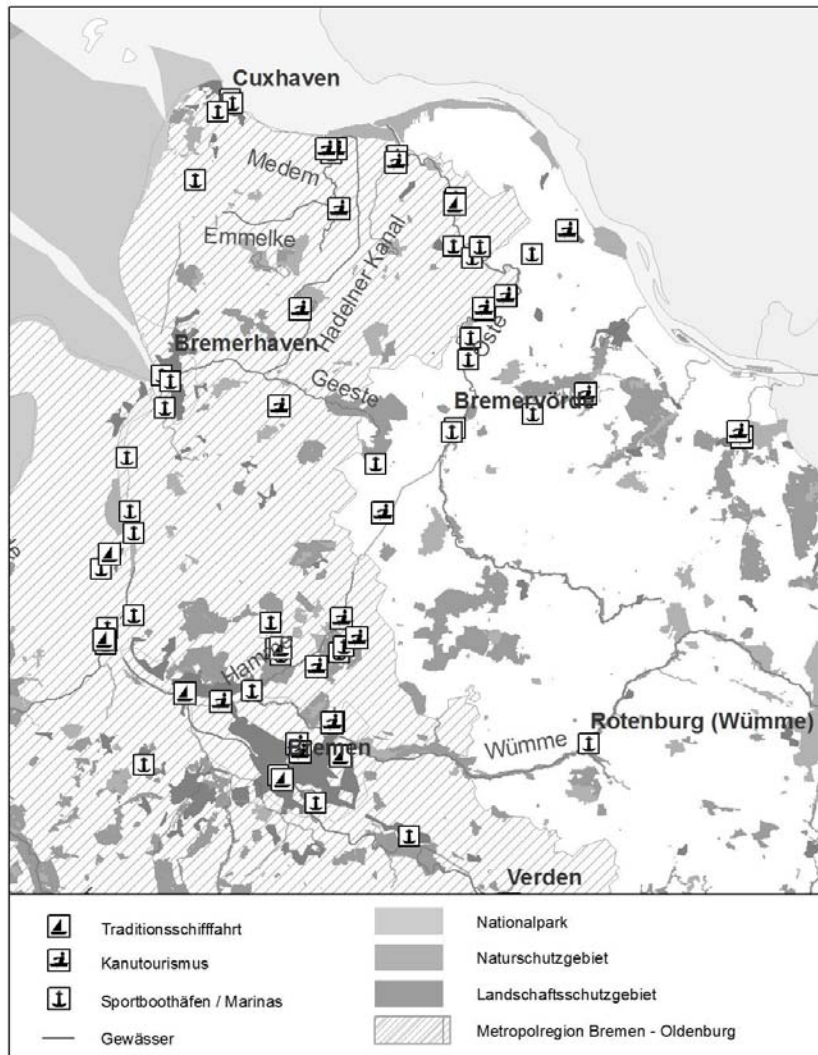


Abb . 41: Untersuchungsraum Medem, Emmelke, Geeste



Abb . 42: Sportboothafen in Bad Bederkesa mit 100 Liegeplätzen

Der **Binnenschifffahrtsweg Elbe-Weser** besteht aus dem Hadelner Kanal, der Aue, dem Bederkesa Geeste-Kanal und der Geeste. An der Elbe beim Nordseebad Otterndorf beginnt dieser Schifffahrtsweg mit der Gesamtlänge von Otterndorf bis Bremerhaven 61,5 km, zugelassen für Schiffe bis zu 33,5 Meter Länge und 5,0 Meter Breite. Die Durchfahrtshöhe beträgt bei normalem Wasserstand 2,7 Meter, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 8 km/h, die zugelassene Abladetiefe liegt bei 1,5 Metern, tiefer gehende Sportboote benötigen eine Sondergenehmigung vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft und Küstenschutz. Zahlreiche Brücken kreuzen den Binnenschifffahrtsweg. Das Schleusen in der Otterndorfer Schleuse ist gebührenpflichtig und tideabhängig. Der Hadelner Kanal ist durch das Sietland zum Moorheilbad und Luftkurort Bad Bederkesa schiffbar mit tideabhängigen Schleusenzeiten. Durch die Automatisierung der Schleuse in Bederkesa/Lintig kann die Einrichtung täglich und das ganze Jahr hindurch passiert werden.

Das Tidesperrwerk Bremerhaven lässt stündliche gebührenfreie Schleusungen zu. Von Bremerhaven nach Otterndorf fährt man zu "Berg"; von Otterndorf nach Bremerhaven zu "Tal" (-0,60 m unter NN an den Pegeln der Schleuse Otterndorf und Lintig). Der **Bederkesa-Geeste-Kanal** kann nur von Booten mit einem Tiefgang von 1,5 Meter befahren werden. Segelboote müssen wegen der zahlreichen Brücken (durchschnittliche Durchfahrtshöhe: 2,70 Meter) den Mast klappen.

3.4.4.1 Naturschutz

Entlang der Medem und der Emmelke sind keine Naturschutzgebiete bekannt. Ursprünglich war die Medem ein Priel, der sich durch Landgewinnung und Eindeichung zu einem Fluss entwickelt hat. Der Wasserstand wird durch ein Pumpwerk und eine Schleuse in Otterndorf reguliert. Bei Niedrigwasser auf der Elbe wird üblicherweise Wasser aus der Medem in die Elbe gepumpt, während bei Elbe-Hochwasser nicht gepumpt wird. In gewisser Weise ist die Medem somit ein von den Gezeiten abhängiger Fluss. Die Strömungsgeschwindigkeit ist gering, so dass eine Befahrung problemlos in beide Richtungen möglich ist. Für Motorboote gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 6 km/h.

Die Wasserqualität der Medem ist gut, aber da es sich um Moorwasser handelt, ist das Wasser trüb. Die Medem mäandriert durch eine stille und reizvolle Landschaft und ist für Kanu und für Ausflugsschiffe gleichermaßen attraktiv. Generell sind die Medemufer zum Anlanden und Biwakieren ungeeignet, da meistens unmittelbar Privatgrundstücke oder Weiden angrenzen.

- keine Naturschutzgebiete bekannt
- Strömungsgeschwindigkeit gering, Wasserqualität gut
- Mäandriert durch eine stille und reizvolle Landschaft.

Die Geeste entspringt bei Hipstedt im Landkreis Rotenburg/ Wümme ca. 10 km westlich von Bremervörde. Zunächst als kleiner Geestbach fließt sie rund 40 km in westnordwestliche Richtung durch den Landkreis Cuxhaven und mündet in der Stadt Bremerhaven als letzter Nebenfluss der Weser als breites Marschgewässer in die Unterweser. Im Oberlauf hat die Geeste die Form eines von Kies geprägten Tieflandbaches. Hier fließt sie durch schmale Auen eines hügeligen, waldreichen Gebietes, wo Schwarzstörche, Kolkraben und Kraniche zu finden sind. Die Fauna-Flora-Habitat-Gebiete Nr. 189 „Niederung von Geeste und Grove“ und „Teichfledermaus-Gewässer im Raum Bremerhaven/ Bremen“ sowie das angrenzende Gebiet Nr. 197 „Forst Malse“ zeigen den Wert des Geestereviers. Kiessohlen, wie sie beispielsweise die Meerforellen dringend benötigen, sind heute nur noch an wenigen Stellen im Oberlauf der Geeste zu finden. Gewässerausbau und -unterhaltung sowie der Einfluss der angrenzenden Landnutzung haben den Charakter und die Fließdynamik des Gewässerkörpers und damit auch die Lebensräume im und am Bach einschneidend verändert. Ferner gefährden Pläne zum Bau der Küstenautobahn A22 den einzigartigen Naturraum.

Der Mittellauf der Geeste ist geprägt durch die moor-, ried- und walddreiche Auenlandschaft. Unterschiedlich große Geestinseln, häufig mit Forst oder Resten naturnahen Waldes bestanden, umgeben das flache Flusstal im Norden und Süden. Die Niederung mit ehemaligen Flachmooren auf Marschgrund wird im Wesentlichen als Intensivgrünland genutzt. Deiche umschließen den Fluss. Auwälder und natürliche Überschwemmungslandschaften gibt es nicht mehr. Im direkten Umfeld der Geeste sind bis auf den Sellstedter See frühere Seen verschwunden. Viele Grünlandflächen der Niederung liegen heute nur knapp über oder bis zu zwei Metern unter dem Meeresspiegel. Diese wurde zur besseren landwirtschaftlichen Nutzbarkeit gepoldert. Hieraus ergeben sich vielerorts dauerhafte Probleme. Durch die Entwässerung sackt der Moorboden. Dadurch wird dieser wiederum nasser, weshalb er abermals stärker entwässert werden muss. Ein Kreislauf, der zudem durch die Torfzehrung das Klimagas CO₂ freisetzt. Darüber hinaus gelangt über die Polderschöpfwerke mit Nährstoffen befrachtetes Wasser konzentriert in die Geeste, was deren Wasserqualität erheblich negativ beeinflussen kann. Im Bereich der Stadt Bremerhaven sind von dem stark mäandrierenden Flusslauf mit ehemals fünf großen Flussschleifen noch drei vorhanden. Die Ufer sind fast ausnahmslos verbaut. Der freie Gezeiteneinfluss wird verhindert durch das Tidesperrwerk in Bremerhaven, winterliche Überflutungen werden durch das Sperrwerk unterbunden (www.bund-bremen.net/themen_und_projekte/naturschutz/flusslandschaft_geeste).

Bezeichnung	Typ
<i>Teichfledermaus-Gewässer im Raum Bremerhaven/ Bremen</i>	<i>Natura 2000</i>
<i>Niederung von Geeste und Grove</i>	<i>Natura 2000</i>
<i>Obere Geeste</i>	<i>LSG</i>
<i>Hinzel-Hölzer Bruch</i>	<i>LSG</i>
<i>Fleinsee/ Altluneberger See</i>	<i>NSG</i>

Tab . 6: Schutzgebiete entlang der Geeste.

- Im Oberlauf noch ursprüngliche Form eines Tieflandbaches
- Im Mittellauf moor-, ried- und walddreiche Auenlandschaft
- Gewässerausbau und -unterhaltung, angrenzenden Landnutzung verändern den Charakter und die Fließdynamik, Konflikte mit Plänen zum Bau der Küstenautobahn A22
- Niederung im Wesentlichen als Intensivgrünland genutzt und von Deichen eingefasst
- In Bremerhaven Ufer ist fast ausnahmslos verbaut
- BUND-Projekt zur Wiederherstellung der Überflutungsflächen

Elbe-Weser-Schifffahrtsweg / Haldener Kanal

Das Land Niedersachsen und der NLWKN als Eigentümer des Elbe-Weser-Schifffahrtsweges, verfolgen drei Ziele:

- Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Schleusenbetriebes mit reibungslosem Schiffsverkehr und ausreichender Gewässertiefe
- Gewährleistung ausreichender Vorflut für die Marsch-, Geest- und Moorflächen bei gleichzeitigem Hochwasserschutz durch sichere Kanaldeiche
- Verbesserung des Naturschutzes und entsprechender Landschaftspflege bei allen durchzuführenden Unterhaltungs- und Neubaumaßnahmen

Im Mündungsbereich liegt das Naturschutzgebiet „Hadelner und Belumer Außendeich“, welches auf der östlichen Seite durch die Oste und auf der westlichen Seite durch die Medem bei Otterndorf begrenzt wird. Das Ziel der Unterschutzstellung ist die Erhaltung der Außendeichsländereien als Feuchtgebiet internationaler Bedeutung, insbesondere als Rast- und Nahrungs-, aber auch als

Brutbiotop für Wat- und Wasservögel. Dazu sind insbesondere die Erhaltung des Gezeiteneinflusses, die Beibehaltung der Grünlandwirtschaft sowie die Erhaltung der Offenheit und Weite als Charakteristika dieses Lebensraumes erforderlich (ARGE ELBE 1994).

Bezeichnung	Typ
<i>Hadelner und Belumer Außendeich</i>	<i>NSG</i>
<i>Amtswiesen</i>	<i>LSG</i>
<i>Waldgebiete bei Bederkesa</i>	<i>LSG</i>
<i>Holzurburg am Bederkesaer See</i>	<i>NSG</i>

Tab . 7: Schutzgebiete entlang des Elbe-Weser-Schifffahrtsweg / Hadelner Kanal

Fazit

- Hadelner Kanal, Bederkesa-Geeste-Kanal bis zur Geeste als Abkürzung von kleinen Küsten-motorschiffen und Sportbooten genutzt
- Schutzziel im Mündungsbereich: Erhaltung der Außendeichsländereien als Feuchtgebiet internationaler Bedeutung

3.4.5 Weser zwischen Mündung und Nienburg

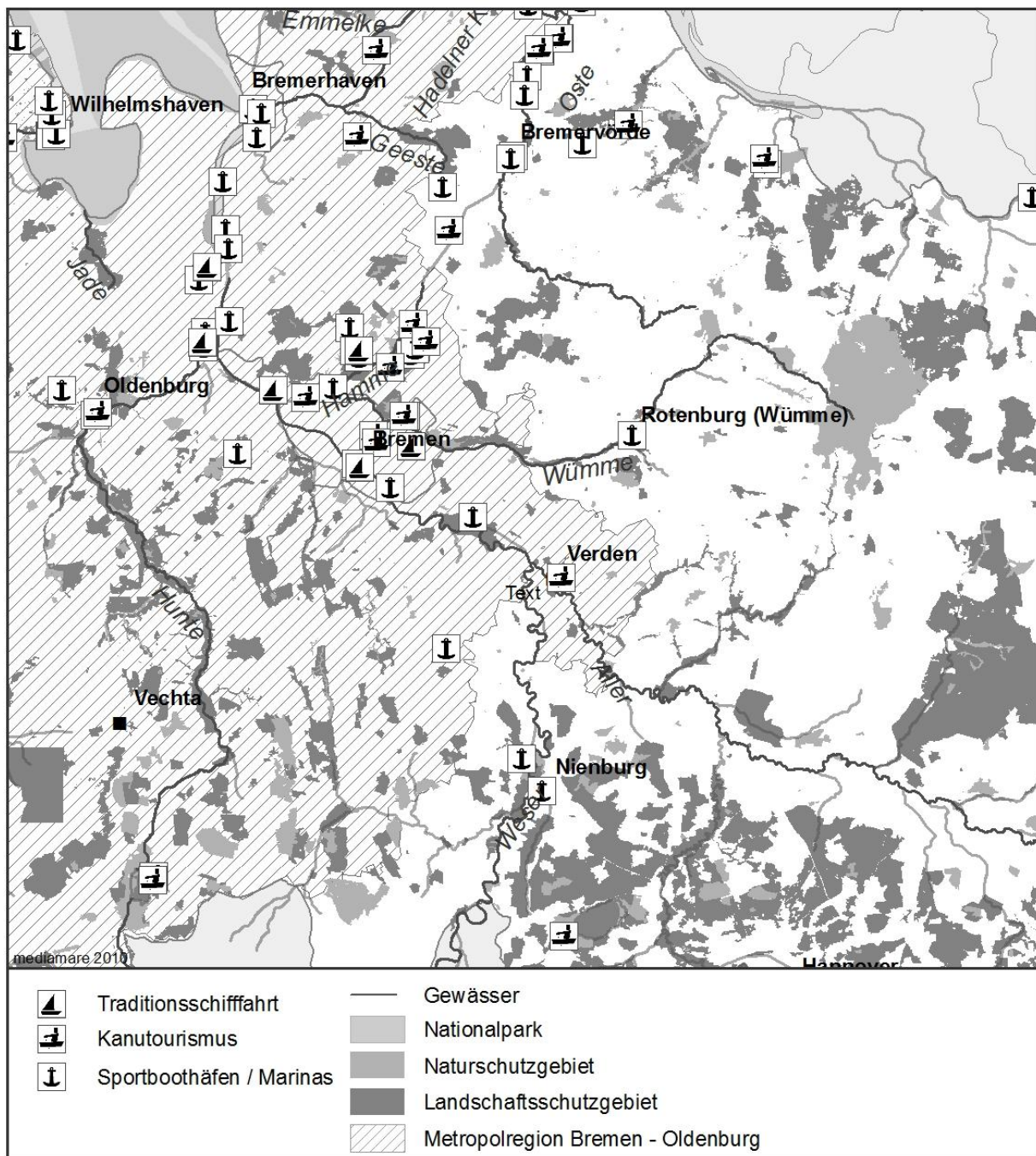


Abb. 43: Untersuchungsraum Weser, Hamme, Wümme, Hunte, Aller

3.4.5.1 Infrastruktur

Die Weser ist von Hannoversch Münden bis zu ihrer Mündung in die Nordsee auf ihrer gesamten Länge von 440 Kilometern Bundeswasserstraße und für die Berufsschifffahrt freigegeben. Zwischen Mittellandkanal und der Unterweser (ab Bremen) ist der Schiffsverkehr aber nur mäßig ausgeprägt und behindert den Wassertourismus kaum. Die Weser ist das ganze Jahr befahrbar und zeichnet sich durch zahlreiche Schleusen, Bootsgassen und Bootsschleppen aus. Die Wasserstraße wird durch viele ortsansässige Wassersport- und Kanuvereine genutzt und eignet sich aufgrund ihrer Länge für mehrtägige Kanutouren. Sie ist mit Zelt- und Übernachtungsmöglichkeiten, Anlegern und Überwindungsanlagen an Staustufen bereits gut infrastrukturell für den Wassertourismus erschlossen.

Dem Wassertourismus soll dennoch zukünftig mehr Bedeutung beigemessen werden. Dabei werden neben dem Kanutourismus auch weitere Liegemöglichkeiten für Motorboote und die Fahrgastschiffahrt angestrebt, was zu einer stärkeren Beeinträchtigung für Wasserwanderer führen könnte.

Die Unterweser von Bremen bis zur ihrer Mündung mit ihren Nebenflüsse Ochtum, Lesum, Hunte, Lune und Geeste ist als eingedeichter gezeitenbeeinflusster Strom geprägt von Schifffahrt (Fähr-, Fahrgast-, Sport-, Traditions-, Museumsschiffahrt), aber auch von Hafenanlagen (Kai- und Umschlagsanlagen, Anlege- und Fährstationen, Sportboothäfen, Museumshäfen u.v.m). Die Weser ist Heimatrevier zahlreicher Motorboote und Hochseeyachten. Ausführliche Informationen zu der maritimen Landschaft und zu wassertouristischen Angeboten zwischen Bremen und der Nordsee hat der Verbund „Region Unterweser Maritime Landschaft e. V.“ in seinem Internetauftritt gebündelt: www.region-unterweser.de.

3.4.5.2 Naturschutz

Für die vorliegende Wassersportkonzeption wird die Weser von Nienburg bis zur Mündung betrachtet. Dennoch ist bezüglich der Artenvielfalt der gesamte Flussverlauf als zusammenhängender Lebensraum und Wanderroute zu untersuchen - insbesondere die Oberweser ist durch ihren Reichtum an Arten hervorzuheben. Anlässlich einer Untersuchung im Jahr 2000 wurden bei einem Uferabschnitt südlich von Beverungen 576 Pflanzenarten und 389 Tierarten nachgewiesen. Im Fluss selbst konnten 2001 bei Hameln 28 Fischarten, darunter auch Aal und Lachs, bestimmt werden. Die Mittelweser fließt bis Bremen vor allem durch landwirtschaftlich genutzte Marsche. Der Flussverlauf ist hier durch viele Mäander, sowie abzweigende Altarme gekennzeichnet. Die Dynamik des fließenden Wassers formte ökologisch wertvolle Fluss- und Uferabschnitte.

Wie bei den meisten Flüssen Deutschlands ist auch die Weser von Problemen wie Begradigungen, Eindeichungen, Ausbaggerungen der Fahrrinne, Stoffeinträgen durch Landwirtschaft und Industrie betroffen. Insbesondere der Verlust an Flachwasserzonen und Wattflächen des Übergangsgewässers wird als Hauptdefizit gesehen (NLWKN c 2009).

Die Ergebnisse der Bewirtschaftungsplanung 2009 nach der Wasserrahmenrichtlinie zeichnet die Flussgebietseinheit der Weser als Ausnahmetatbestandsgebiet aus, da Schwermetalle aus Abraumhalden, Bergwerksgruben und Altstandorten in kleinere Gewässer (z.B. im Bereich der Aller und der Oker) eingetragen werden. Die aquatischen Lebensgemeinschaften gelten durch die als überwiegend „nicht gut“ beurteilte Hydromorphologie als beeinträchtigt (BFG 2010). Die Folgen sind ein Verlust der natürlichen Flora und Fauna und die vermehrte Ansiedlung nichteinheimischer Arten.

Aktuell ist der geplante Ausbau der Weser für die Schifffahrt ein Schwerpunktkonflikt. So soll die Unterweser zwischen Bremen und Bremerhaven um einen Meter und die Außenweser (der Mündungsbereich) um einen Meter fünfzig vertieft werden. Folgen eines solchen Ausbaus sind die Zerstörung der natürlichen Flusslandschaft und des Lebensraumes vieler Arten. Zudem gefährdet der Ausbau die Sicherheit der Deiche, da Sturmfluten nach einem solchen Eingriff viel schneller und höher auflaufen würde (BUND 2010).

Als Unterweser bezeichnet man den Verlauf des Flusses von Bremen bis Bremerhaven. Weite Teile der Unterweser und des Weserästuars, also der Flussmündung in die Nordsee, sind als Europäisches Vogelschutzgebiet ausgewiesen (siehe Tab. 8). Das durch die Gezeiten beeinflusste Gebiet mit Flusswattflächen, Weserinseln und angrenzendem (Feucht-) Grünland wie den Sturmflutentlastungspoldern stellt bedeutende Rast-, Brut- und Nahrungsplätze für zahlreiche Wat- und Wasservögel dar. Zusammen mit der Rekumer Marschlandschaft bei Bremen und dem nördlich angrenzenden Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer stellt die Unterweser einen bedeutenden Biotopkomplex dar.

Bezeichnung	Typ
Amedorfer Stau	LSG
Nebenarme der Weser mit Strohauser Plate und Juliusplate	Natura 2000
Strohauser Vorländer und Plate	NSG
Drakenburger Marsch	NSG
Lemker Marsch	NSG
Wesermarsch	LSG
Korbinel	LSG
Clüverswerder	LSG
Achim-Bierdener Marsch	LSG
Unterweser	Natura 2000
Wesertal bei Baden	LSG

Tab . 8: Schutzgebiete entlang der Weser zwischen Mündung und Nienburg.

Fazit:

- Die Oberweser ist bedeutend als Lebensraum für zahlreiche Arten, die Unterweser ist ein bedeutender Biotopkomplex. Konflikte in Verbindung mit Maßnahmen zu Begradigungen, Eindeichungen und Ausbaggerungen der Fahrinne aber auch mit Stoffeinträgen der Landwirtschaft und Industrie sowie mit dem Ausbau der Weser für die Schifffahrt schränken den Lebensraum für Tiere ein.

3.4.6 Ems, Ems-Jade-Kanal, Nordgeorgsfehnnkanal im Nordwesten

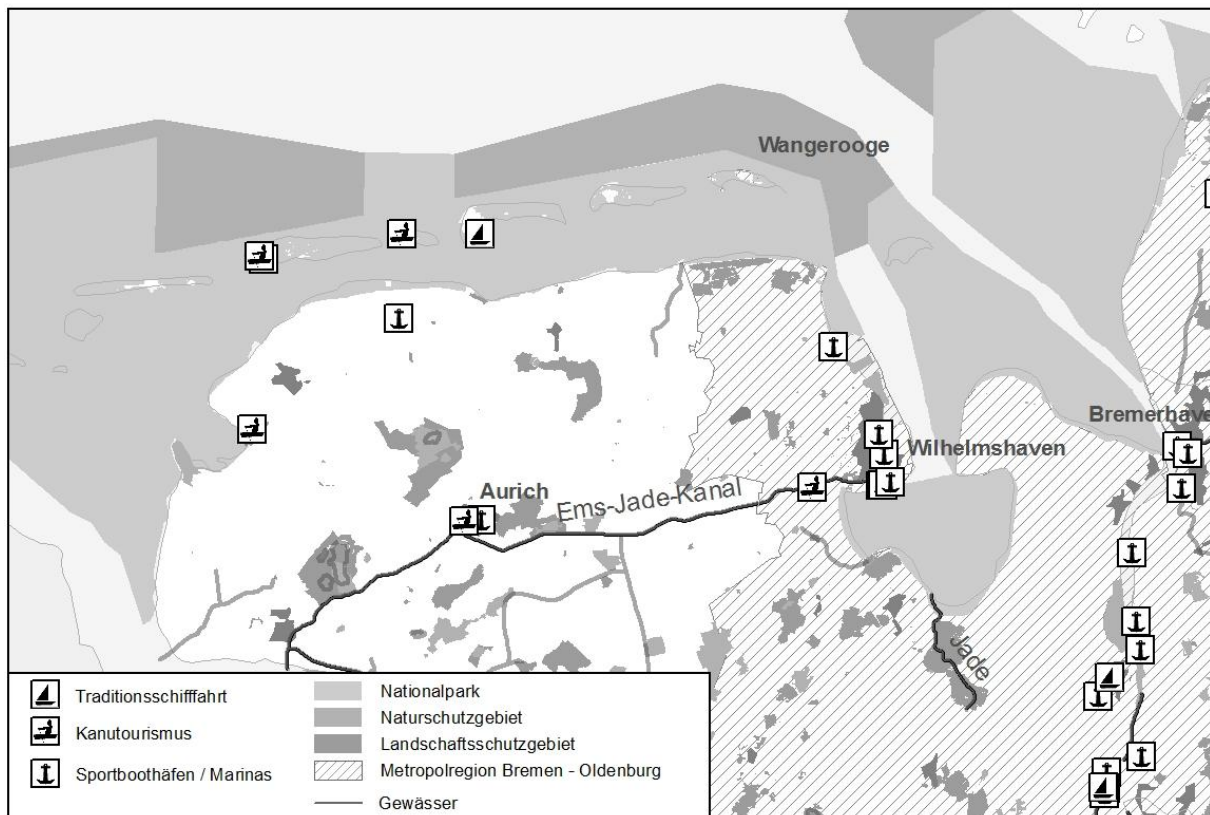


Abb . 44: Teilregion Ems, Ems-Jade-Kanal, Nordgeorgsfehnnkanal

3.4.6.1 Infrastruktur

Die **Ems** entspringt bei Schloß Holte-Stukenbrock in Westfalen, ab dem Dollart bildet die Ems die teilweise umstrittene Grenze zur niederländischen Provinz Groningen. Sie mündet zwischen Emden und Eemshaven in die Nordsee.

Der **Ems-Jade-Kanal** verbindet von West nach Ost die drei ostfriesischen Städte Emden, Aurich und Wilhelmshaven. Der Ems-Jade-Kanal wurde im Jahre 1888 als Anbindung zwischen den Seehäfen Wilhelmshaven und Emden fertig gestellt. Heute ist der Ems-Jade-Kanal eines der Wahrzeichen Ostfrieslands. Auf einer Länge von 73 Kilometern kann der Kanal per Boot und Schiff passiert werden. Da der Ems-Jade-Kanal neben der Verbindung zwischen den Seehäfen auch der Entwässerung und urbar Machung der früheren Hochmoorgebiete diente, finden sich an seinen Ufern heute viele kleinere und größere Dörfer und Ortschaften, die ihren ursprünglichen Charakter bewahren konnten. Der Kanal wird vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) unterhalten. Östlich von Aurich hat der Kanal insbesondere Bedeutung für Freizeit, Erholung und Tourismus. Sportschiffer mit kleineren Booten können über den Ems-Jade-Kanal nahezu das gesamte Kanalnetz Ostfrieslands erreichen. Die Benutzung des Kanals ist für die Wassersportler kostenlos. Dies ist möglich, da der Regionalverband „Segeln Weser–Ems“ die freie Passage durch Zahlung einer Kostenpauschale an den NLWKN in Höhe von jährlich 100.000 EUR sicherstellt. Neben den Sportschiffern hat auch der Rudersport den Ems-Jade-Kanal entdeckt. Regelmäßig finden hier Rennen zwischen Aurich und Emden inklusive Schleusenpassage bzw. -umtragungen statt. Touristisch erschlossen wird der Ems-Jade-Kanal auch durch die vielen ausgestalteten Rad- und Wanderrouten, die sich an seinen Ufern erstrecken.

Auf der Strecke Kesselschleuse Emden bis Mariensiel Schleuse Wilhelmshaven befinden sich 6 Schleusen, 15 feste und 26 bewegliche Brücken. Das Befahren des Ems-Jade-Kanals ist seit 1986 gebührenfrei. Jedes Schiff wird von Schleuse zu Brücke usw. weitergemeldet, darum Geschwindigkeit einhalten und evtl. Fahrtunterbrechung bekannt geben. Auf der Strecke mehrere öffentliche Anlegemöglichkeiten. Für Kanuwanderer ist freies Zelten (übernachten) auf Nachfrage an einigen Schleusen möglich:

- Wassersportverein Westerende: Gastliegeplätze vorhanden
- Aurich Handelshafen: Gastliegeplätze für Sportboote, Kran, sanitäre Anlagen, Strom, Wasser
- BSV Wiesens: Gastliegeplätze vorhanden
- Wassersportverein Marcardsmoor: Gastliegeplätze vorhanden
- weitere private Anleger
- Nordgeorgsfehnbachkanal: 5 öffentliche Anleger zwischen Wiesmoor und Brückenfehn

Die 22 km lange **Jade** entsteht bei Oldenburg und fließt nordwärts. Östlich von Varel mündet sie hinter dem großen Schöpfwerk Wapelsersiel in den Jadebusen. Auch die Außenjade, die für die Seeschiffahrt als Jade-Fahrwasser zwischen den Inseln Wangerooge und Mellum verläuft und den Jadebusen mit der übrigen Nordsee verbindet, wird als Jade bezeichnet (JadeWeserPort Containerterminal).

Für Wassertouristen ist die Marina Hooksiel am Westufer des Jadebusens gut erreichbar, ca. 10 km nördlich von Wilhelmshaven (Marina Cramer mit 70 Liegeplätzen und Gastliegern). Hooksiel verfügt über eine geschützte, moderne, mit 3 Sternen klassifizierte Marina (400 LP's). Weiterhin bietet Hooksiel eine Wasserskiflanlage. Am nordwestlichen Ende des Jadebusens verfügt die Marina Horumersiel über 200 feste Liegeplätze.



Abb . 45: 3-Sterne-Marina Hooksiel, Quelle: Marina Hooksiel

3.4.6.2 Naturschutz

Der Jadebusen gehört zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Das in zwei Schutzzonen (Ruhe- und Zwischenzone) eingeteilte Gebiet soll Tierwelt, Pflanzen und Landschaft schützen. Wanderer oder Radfahrer dürfen sich deshalb nur auf gekennzeichneten Wegen bewegen und sollten sich so verhalten, dass sie die Natur nicht stören. Durch mehrere große Sturmfluten im Mittelalter bildete sich an der Nordseeküste die große Bucht. Umfangreiche Eindeichungsmaßnahmen haben dem Jadebusen seine heutige Form gegeben. Er liegt zwischen Weser- und Emsmündung und war früher größtenteils Hochmoor. Mit 360 cm hat der Jadebusen den höchsten Tidenhub in der Deutschen Bucht. Die Wattlandschaft zwischen der Jade und der Elbe wird von Südwest nach Nordost durch die großen Priele in den Jadebusen, den "Hohen Weg" mit der Düneninsel Mellum, das Weserästuar, das Wurster Watt, den "Großen Knechtsand" und das Neuwerker Watt mit den Inseln Neuwerk, Scharhörn und Nigehörn unterteilt. Eine Besonderheit an der Ostseite des Jadebusens ist das Sehestedter Außendeichsmoor. Bei Flut klappt das Moor regelrecht hoch und senkt sich bei Ebbe wieder auf seinen ursprünglichen Platz. Das "Schwimmende Moor" liegt direkt am Strand und ist das einzige Außendeichsmoor der Welt. Aus diesem Grund wurde es schon 1938 unter Schutz gestellt und darf nicht betreten werden. Schautafeln auf einer Aussichtsplattform informieren über dieses einmalige Natur, die Plattform selbst bietet einen guten Blick auf das Moor und die Salzwiesen. Außerdem gibt es eine umweltpädagogische Station, die nur 50 Meter vom Ufer entfernt liegt und unter anderem Wanderungen über den Salzwiesen-Erlebnispfad anbietet.

Bezeichnung	Typ
Niedersächsisches Wattenmeer	NSG, NLP, Natura 2000, UNESCO-BSR, -Weltnaturerbe
Bordumer Busch	NSG
Ehemaliges Pulverhofgelände am Fort Mariensiel	GLB
Brockzeteler Moor	NSG
Kollrunger Moor	NSG

Tab . 9: Schutzgebiete am Ems-Jade-Kanal.

Kritik regt sich wegen des im Bau befindlichen JadeWeserPort-Projektes: Neben der drohenden Verlandung des Jadebusens sind in Wilhelmshaven auch viele Rote-Liste-Vogelarten wie die Krickente, Kiebitz und Wiesenpieper von dem Hafenprojekt bedroht. Außerdem werden durch das verschlechterte Sauerstoffangebot und die Freisetzung von Schadstoffen in der Jade wertvolle und seltene Biotope wie Muschelbänke und Sandkorallenriffe sowie zahlreiche Kleinstlebewesen geschädigt (WWF 2003). Im zu untersuchenden Abschnitt entlang des **Ems-Jade-Kanals** befinden sich neben dem Niedersächsischen Wattenmeer drei weitere Naturschutzgebiete (siehe Tabelle 9).

Das Naturschutzgebiet **Bordumer Busch** ist 34 ha groß und beherbergt einen Wald, der zwar in seinen Ursprüngen auf Anpflanzung zurückgeht, sich dann aber vollkommen unbeeinflusst entwickeln konnte und heute außerordentlichen Strukturreichtum aufweist (Jungwuchs, Dickicht, dickstämmige Einzelbäume, reichlich liegendes und stehendes Totholz). Der Waldkomplex beherbergt eine artenreiche Brutvogelgemeinschaft aus mehr als 35 teilweise bestandsbedrohten Brutvogelarten.

Das NSG **Bochzeteler Moor** ist 180 ha groß und entspricht größtenteils abgebauter Hochmoorkomplexe mit unterschiedlich hoher Resttorfmächtigkeit, die verbuscht oder mit Heide und Bentgras bewachsen sind. Die großen Pütten und die durch Moorwegdämme gegliederten großen Flächen wurden nach Wiedervernässung und einsetzender Regeneration Lebensraum einer moortypischen und daher selten gewordenen Tier- und Pflanzenwelt.

Das NSG **Kollrunger Moor** ist 279 ha groß und erstreckt sich nördlich des Ems-Jade-Kanals in den Ortsteilen Wiesedermeer, Gemeinde Friedeburg und Brockzetel, Stadt Aurich. Es gehört zum Hochmoorkomplex der ostfriesischen Zentralmoore und ist in großen Teilen Bestandteil des

Europäischen Fauna-Flora-Habitat-Gebietes "Kollrunger Moor und Klinge". Das Naturschutzgebiet teilt sich in die durch den Torfabbau geprägten Bereiche Brockzetel und Kollrunge sowie den verbindenden Grünlandblock auf. Die Restmoorareale im "Kollrunger Moor" weisen sehr unterschiedliche Zustände nach dem Torfabbau auf mit teilweise nur dünnen Resttorfschichten und bauerlichen Handtorfstichen oder aber Bereichen in "heiler Haut". Kennzeichnend auf den Abbaufächen sind die durch die vor ca. 20 Jahren eingeleitete Wiedervernässung entstandenen nährstoffarmen Stillgewässer, die sich in den zentralen Bereichen bereits wieder zu hochmoortypischen Lebensräumen entwickeln. Die weitere Pflege und Entwicklung des Gebietes soll die Regeneration des Moores fördern und bedrohte Arten unterstützen, wie z. B. die Kreuzotter oder die selten gewordene Libellenart Hochmoor-Mosaikjungfer, die hier wieder einen Lebensraum gefunden haben. Über die Kulisse des FFH-Gebietes hinaus wurde der Hochmoorgrünlandblock in das Naturschutzgebiet mit einbezogen, der im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen Wohlfahrtswirkungen für die FFH-Gebietsteile entfalten soll.

Die **Jade** mündet in den Jadebusen und somit in den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Außerdem passiert sie (teilweise als Schanze) zwei weitere Schutzgebiete (siehe Tab. 10). Hervorzuheben ist das Naturschutzgebiet Hochmoor und Grünland am Heiddeich. Es setzt sich aus Moorbirkenwald, Gagelgebüsch der Sümpfe und Moore und der Hoch- und Übergangsmoore mit feuchtem Pfeifengras-Moorstadium, Wollgras-Torfmoos-Schwingrasen, feuchtem Glockenheide-Moorstadium sowie unterschiedlich genutzten Grünlandflächen zusammen. Alle höheren Pflanzen einer typischen Hochmoorvegetation sind vorhanden: Rosmarinheide, Scheidiges und Schmalblättriges Wollgras, Rundblättriger Sonnentau, Weiße Schnabelbinse, Gemeine Moosbeere, Schwarze Krähenbeere sowie Heidekraut, Glockenheide und Gagelstrauch. Eine Vielzahl an Torfmoosarten wurde ebenfalls gefunden. Von großer Bedeutung sind außerdem die angrenzenden, unterschiedlich stark genutzten Grünlandflächen und Grünlandbrachen mit z. T. Magerzeiger wie Wiesensegge, Ruchgras, Rotschwingel, Honiggräsern, Sumpfkraatzdistel, Kuckuckslichtnelke sowie Arten der feuchten Hochstaudenfluren wie Mädesüß, Wald-Engelwurz und Sumpf-Schafgarbe. Der Heiddeich, der ehemals die Siedler der Wesermarsch vor dem herabfließenden Oberflächenwasser der Geest schützen sollte, hat als Zeuge der damaligen Wasserregulierung einen besonderen kulturhistorischen Wert. Die Schönheit dieser Landschaft beruht auf der harmonischen Mannigfaltigkeit der unterschiedlichen Landschaftselemente wie weiträumige Grünlandflächen, naturnahe Hochmoorvegetation, Moor-Birkenwald, Grünlandbrachen mit vielfältigen Blühaspekten und linearen Gehölzbeständen (NLWKN a, b 2009, a, b 2010).

Bezeichnung	Typ
<i>Hochmoor und Grünland am Heiddeich</i>	<i>NSG</i>
<i>Jader Moormarsch</i>	<i>LSG</i>
<i>Marschen am Jadebusen</i>	<i>EU-Vogelschutzgebiet</i>
<i>Niedersächsisches Wattenmeer</i>	<i>NSG, NLP, Natura 2000, UNESCO-BSR, -Weltnaturerbe</i>

Tab . 10: Schutzgebiete an der Jade.

Fazit

- Jadebusen Teil des Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer
- Umfangreiche Eindeichungsmaßnahmen
- Unterschiedlich genutzte Grünflächen und Hochmoorvegetation
- Jade-Ems-Kanal fast ausschließlich touristisch genutzt

3.4.7 Hunte

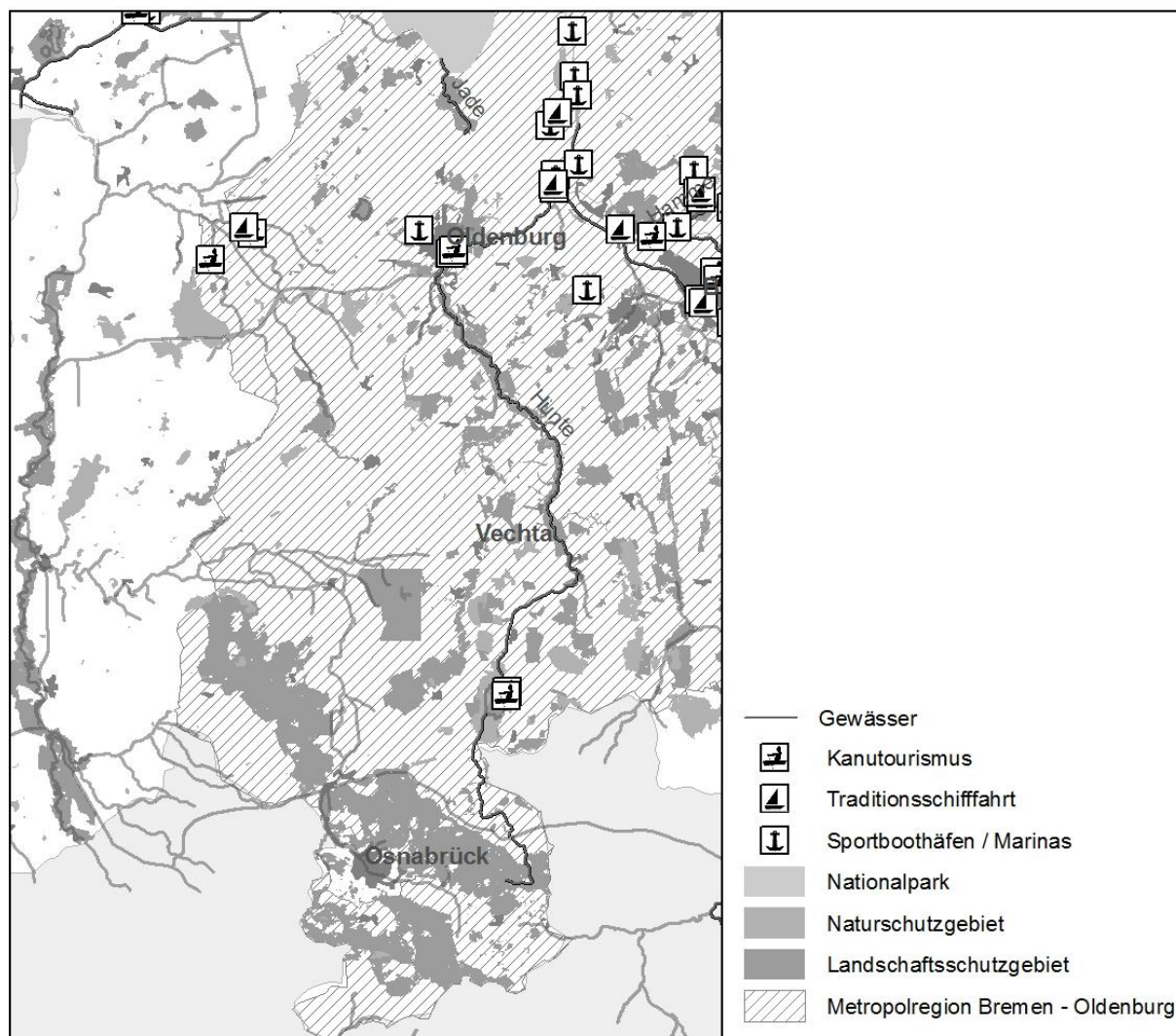


Abb . 46: Teilregion Hunte

3.4.7.1 Infrastruktur

Die 189 km lange Hunte ist ein westlicher Nebenfluss der Weser. Sie ist nach der Aller der zweitlängste Nebenfluss der Weser. Die Untere Hunte wird zwischen Elsfleht und Oldenburg sowohl von Segel- als auch von Motorbooten frequentiert, die ihren Liegeplatz an den vereinseigenen Steganlagen haben. Ab Oldenburg flussaufwärts ist die mittlere und obere Hunte fast nur noch als Kanurevier geeignet und trotz Befahrungsbeschränkungen ein beliebtes Kanurevier.

Befahrensverbote bestehen in der Zeit vom 01.04. bis 15.06. für den Flussabschnitt km 53,8 – km 84,5 (außerhalb des Befahrensverbotes nur für Boote zugelassen, die kürzer als 6 m sind und schmaler als 1 m).

3.4.7.2 Naturschutz

Die Hunte durchquert zahlreiche Naturschutzgebiete, die in Tabelle 11 aufgelistet sind. Der Fluss entspringt im Wiehengebirge nördlich von Melle (Landkreis Osnabrück) westlich des Weilers Hustädte beim Stadtteil Buer. Das Gebiet gehört zum UNESCO-Geopark und Naturpark TERRA.vita. Die Hunte weist auf ihren ersten Fließkilometern noch die typischen Strukturmerkmale eines naturnahen Fließgewässers auf. Durchströmte Kiesbänke, ständig wechselnde Sohlgestalt und ein fast durchgehender Saum von bachbegleitenden Gehölzen machen den Oberlauf der Hunte zu einem

wichtigen Lebensraum für Bachforelle, Mühlkoppe oder Bachneunauge. Im Moorgürtel fließt die Hunte durch Bohmte und dann in den Dümmer See. Diesen verlässt sie mit zwei Hauptarmen, die sich in Diepholz wieder vereinen. Der westliche heißt Hunte, der östliche Lohne. In nordwestlicher Richtung durchschneidet sie die landschaftlich reizvolle Niederung westlich der Osenberge – dieser Flussabschnitt gehört zu den schönsten und ökologisch bedeutendsten der Hunte. Bei Wardenburg verlässt sie den Naturpark Wildeshauser Geest. Auf dem Stadtgebiet von Oldenburg teilt sich die Hunte: Die Alte Hunte verläuft nördlich des Küstenkanals. Im Zuge einer Neugestaltung des Flussbades Olantis erhielt in diesem Bereich die Alte Hunte (die auch „Mühlenhunte“ genannt wird) ein neues, naturnah gestaltetes Bett. In Oldenburg knickt die Hunte nach Nordosten ab und gelangt ins Marschland. Sie bildet hier die Grenze zwischen dem südöstlich gelegenen Stedingen und dem bis an den Jadebusen reichenden Stadland. Nördlich von Elsfleth mündet sie in die von Südosten kommende Weser.

Bezeichnung	Typ
<i>An der Tappenburg</i>	LSG
<i>Barneführer Holz und Schreensmoor</i>	NSG
<i>Barnstorfer Huntetal</i>	LSG
<i>Blankenburger Holz und Klostermark</i>	LSG
<i>Bornhorster Huntewiesen</i>	NSG
<i>Bruchwald bei Austen</i>	ND
<i>Daschfeld</i>	NSG
<i>Dümmer</i>	LSG, Natura 2000, Naturpark
<i>Eilersche Badestelle</i>	ND
<i>Everstenmoor</i>	NSG
<i>Feuchthfläche "In den Schlengen"</i>	ND
<i>Gierenberg in Dötlingen</i>	ND
<i>Glaner Heide</i>	NSG
<i>Grenzkanal</i>	Natura 2000
<i>Heitzhausens Huntebruch</i>	ND
<i>Huntealtarm beim Hölinger Moor</i>	ND
<i>Hunte-Altarm und -Auwald bei Bühren</i>	ND
<i>Hunte bei Bohmte</i>	Natura 2000
<i>Huntebruch und Huntebruchwiesen</i>	NSG
<i>Hunteniederung</i>	Natura 2000
<i>Huntetal</i>	LSG
<i>Mittlere Hunte</i>	LSG
<i>Mittlere und Untere Hunte (mit Barneführer Holz und Schreensmoor)</i>	Natura 2000
<i>Moorhauser Polder</i>	NSG
<i>Mühlenhunte</i>	LSG
<i>Naturpark Nördlicher Teutoburger Wald - Wiehengebirge</i>	LSG
<i>Nebenarme der Weser mit Strohauser Plate und Juliusplate</i>	Natura 2000
<i>Obere Hunte</i>	NSG, Natura 2000
<i>Ochsenbruch</i>	LSG
<i>Ochsenmoor</i>	NSG
<i>Oldenburg - Rasteder Geestrand</i>	LSG
<i>Oltmann-Berg</i>	ND
<i>Pestrupe Moor</i>	NSG
<i>Poggenpohlsmoor</i>	NSG, Natura 2000
<i>Rackelsberg</i>	ND
<i>Rechter Nebenarm der Weser</i>	NSG
<i>Rittrumer Berge</i>	ND
<i>Rottwald (Wald östlich der Hunte)</i>	LSG
<i>Sager Meer, Ahlhorner Fischteiche und Lethe</i>	Natura 2000
<i>Schleusenstraße</i>	LSG

<i>Talrand am Wellohsberg</i>	<i>ND</i>
<i>Teich auf der Moormarsch</i>	<i>ND</i>
<i>Terra.vita</i>	<i>Naturpark</i>
<i>Vogelschutzgebiet zwischen Küsten- und Osternborge</i>	<i>LSG</i>
<i>Waldlandschaft zwischen Ostrittrum und Dötlingen u</i>	<i>LSG</i>
<i>Westliche Dümmerniederung</i>	<i>NSG</i>
<i>Wildeshauser Geest</i>	<i>Naturpark</i>
<i>Wildeshauser Eiland</i>	<i>ND</i>

Tab . 11: Schutzgebiete entlang der Hunte.

Im Jahr 2008 wurde das Projekt „Flusslandschaft Hunte“ von den Landkreisen Diepholz, Vechta und Oldenburg ins Leben gerufen. Ziel ist, den Fluss in seiner Gesamtlänge Landkreis übergreifend wieder zu einer Lebensader für Mensch und Natur zu entwickeln. Vom Jahr 2008 an bis Ende 2010 sollen verschiedene Maßnahmen aus den Bereichen Wasserwirtschaft, Naturschutz und Tourismus realisiert worden sein. Zur Finanzierung des Projektes haben die drei Landkreise und alle Hunte-Anrainerkommunen insgesamt 600.000 Euro zur Verfügung gestellt. Das Projektmanagement, das beim Landkreis Diepholz (Fachdienst Kreisentwicklung) angesiedelt ist, wird mit 40.000 Euro durch die Metropolregion Bremen-Oldenburg gefördert.

3.4.7.3 Fazit:

- Hunte durchquert zahlreiche Naturschutzgebiete, zum Teil naturnahe Flussabschnitte
- Vereinsgeprägtes Wassersportrevier
- Projekt „Flusslandschaft Hunte“
- Attraktive Kanureviere südlich Oldenburg (mittlere und obere Hunte), jedoch zahlreiche Beschränkungen und Befahrensregeln
- Zahlreiche Wehre und Schleusen beeinträchtigen den muskelbetriebenen Wassersport

3.4.8 Aller

3.4.8.1 Infrastruktur

Mit 211 km ist die Aller der größte Nebenfluss der Weser und für Paddler ein äußerst attraktives und leicht zu befahrenes Fließgewässer. Breite Flussläufe und gute Ein- und Ausstiegsstellen bieten insbesondere Anfängern auf einem der saubersten Flüsse Deutschlands ausgezeichnete Voraussetzungen. Im Bereich der Aller bestehen keine Befahrungsbeschränkungen und bei allen Wehren bestehen Schleusen zur Gewässerdurchfahrt. Verschiedene Anbieter organisieren Pauschalkanutouren und bieten Kanus zum Verleih an. Ein weiterer Ausbau wassertouristischer Aktivitäten ist angestrebt. Der letzte 117 km lange Abschnitt unterhalb von Celle ist schiffbar (Bundeswasserstraße). In die Metropolregion tritt die Aller ab etwa km 100 bei Dörverden ein. Sie durchfließt in dieser lediglich den Landkreis Verden. Nach 19 km mündet sie in die Weser. Der Landkreis präsentiert sich auf seinen Internetseiten als „Erholungslandschaft zwischen Weser und Heide“. Entlang der Flüsse Weser, Aller und Wümme vermarktet sich die Region mit diversen touristischen Angeboten als Radlerparadies, Reiterkreis und Wasservergnügen. Die Aller ist als Motorbootgewässer für Yachten befahrbar, lediglich bei km 110 gefährdet eine flache Innenkurve die Fahrt. Bei km 115, Höltenwerder bei Verden gibt es Liegeplätze für Yachten. Hier befindet sich der Verdener Motorboot-Verein. Hinter km 115 befindet sich eine Brücke mit einer maximalen Durchfahrtshöhe von 7,8 m. Bereits bei km 98 befindet sich der Wassersportclub WSC Westen. Auch

hier gibt es Liegeplätze für Yachten und Angebote für den Kanusport (Tourenatlas Wasserwandern Nr. 2). Zwischen Otersen und Dörverden quert eine solarbetriebene Fähre die Aller. Die Aller ist für Wasserwanderer außer an den umzutragenden Wehren ab Celle kein sonderlich schwieriges Revier. U.a. sind folgende wassertouristische Anbieter an der Aller in der Metropolregion vertreten:

- Verdener Ruderverein e.V., Fährstraße 17, 27283 Verden
- Verdener Motorboot-Verein e.V., Höltenwerder 2, 27283 Verden
- Mit Paddel und Pedal durchs Aller-Leine-Tal: Zwei-Tages-Tour, 29690 Schwarmstedt
- www.Boots-Laden.net, Am Badener Bahnhof 19, 28832 Achim
- Heimat- & Fährverein Otersen e.V., Fährstraße 4, 27308 Kirchlinteln-Otersen

Außerhalb der Metropolregion:

- Wassersportclub e.V. WSC Westen, Amtsstraße 10, 27313 Westen
- Fahrgastschiffahrt, z.B. Celler Fahrgastschiffahrt, Hafenstr. 11c, 29223 Celle
- U. Kosch, Fuhrberger Landstr. 42 . 29225 Celle

3.4.8.2 Naturschutz

Die Aller ist in dem zu untersuchenden Teilstück des Landkreises Verden eine Bundeswasserstraße. In diesem Abschnitt sind keine Naturschutzgebiete im Sinne des § 23 BNatSchG zu finden. Das an der Landesgrenze im Landkreis Soltau-Fallingb. gelegene NSG Allerniederung bei Klein Häuslingen dient deshalb der Gebietsbeschreibung. Das NSG Allerniederung besteht aus extensiv genutzten Grünlandflächen vor und hinter dem Sommerdeich und im geringen Umfang auch hinter dem Hochwasserschutzdeich. Durch die Oberflächengestalt bedingt sind hier trockene bis nasse Standorte zu finden, die die Vegetation prägen. Stillgewässer bringen zusätzlich Vielfalt in das Gebiet. Als Lebensraum für den Weißstorch und den Fischotter bietet das Gebiet gute Bedingungen.

Bezeichnung	Typ
Steinkuhle	LSG
Dörverdener Wiesen und Barnstedter See	LSG
Sanddüne an der Aller bei Ahnebergen	ND
Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker	Natura 2000 (FFH)
Untere Allerniederung	Natura 2000
Allerniederung bei Klein Häuslingen	NSG

Tab . 12: Schutzgebiete entlang der Aller

3.4.8.3 Fazit:

- Keine Befahrungsbeschränkungen, äußerst attraktives und leicht zu befahrenes Fließgewässer
- Im Untersuchungsabschnitt keine Naturschutzgebiete nach § 23 BNatSchG bekannt
- Aller ist einer der saubersten Flüsse Deutschlands
- Viele Ein- und Ausstiegsstellen

3.4.9 Wümme

3.4.9.1 Infrastruktur

Die Wümme durchfließt von ihrem Ursprung in der Lüneburger Heide bis zu ihrer Mündung in die Lesum bei Bremen eine attraktive naturnahe Landschaft. Einige Stauwehre und leichte Stromschnellen stellen spezielle Anforderungen an die Wasserwanderer. Die Befahrbarkeit ist ab Lauenbrück ganzjährig gewährleistet, davor gibt es auf den Nebenflüssen Sperrungen bzw. saisonale Einschränkungen. Ab Dodenberg bei Ottersberg (Koordinaten 53,08964 9,15952) im Landkreis

Verden tritt die Wümme in die zu untersuchende Metropolregion ein. Sie steht von der Straßenbrücke Borgfeld-Lilienthal (km 0,0) bis zum Zusammenfluss mit der Hamme (km 18,5) im Eigentum des Bundes und ist somit eine Bundeswasserstrasse. Die Wümme ist hier tidenbeeinflusst und gehört der Kategorie Seeschiffahrtstrasse an. Der Tidenbereich des Flusses ist schiffbar, wird aber fast nur noch von Sportbooten befahren. Das Paddelrevier reicht wesentlich weiter flussaufwärts bis Lauenbrück. Berufsschiffahrt gibt es hier jedoch nicht mehr. Zwischen Ebbensiek bei Fischerhude und Ottersberg gabelt sich die Wümme in einen Nord- Mittel- und einen Südark. Der Mittellarm ist ab Fischerhude ganzjährig gesperrt. Der größte Bereich des Südarkes ist auch für den Rudersport nur mit Einschränkungen befahrbar, da sich hier fünf unbefahrbare Wehre befinden. Er ist, ebenso wie der Nordarm ab Ebbensiek von November bis April gesperrt. In der übrigen Zeit ist die Befahrbarkeit von einem Mindestpegel von 285 cm bei Hexenberg abhängig (siehe Wassersport-Wanderkarte WSWK).

Die Wümme außerhalb der Metropolregion ist von Dodenberg flussaufwärts ganzjährig befahrbar, allerdings befinden sich im Abschnitt bis Rotenburg einige Wehre, wo umgetragen werden muss. Hinter Rotenburg folgt ein 22 km langer Abschnitt, in dem sich lediglich ein unbefahrbares Wehr befindet. Campingplätze befinden sich bei Scheeßel und Lauenbrück. Hinter Lauenbrück ist die Wümme zeitweise bzw. ganzjährig gesperrt. Im Oberlauf muss ständig mit Hindernissen in Form von umgestürzten Bäumen gerechnet werden. Die Pegelhinweise zur Befahrung sind unbedingt einzuhalten und es wird immer wieder bei Überfahung auf akute Lebensgefahr hingewiesen (bei Wümme Kilometer 17, Flussgabelung). *Quelle: www.sport-wolter.de (Flussbeschreibung)*

Folgende Kanuvereine sind im untersuchten Gewässerabschnitt beheimatet:

- Kanu Club Hanseat e.V., Oberblockland 5, 28235 Bremen (<http://www.kchanseat.de/>), eingeschränkte Zeltmöglichkeit (WSWK)
- TV Lilienthal von 1862 e.V., Konventshof 1 28865 Lilienthal (<http://www.tvlilienthal.de/>) ohne Übernachtungsmöglichkeit (WSWK)

Kanuvereine am untersuchten Gewässerabschnitt außerhalb der Metropolregion:

- Kanuwanderer Rotenburg, Breslauer Str. 21, 27356 Rotenburg (<http://www.kanuwanderer-rotenburg.de/index.htm>), eingeschränkte Zeltmöglichkeit (WSWK)
- TV Scheeßel, Ostlandsiedlung 33 b, 27383 Scheeßel (<http://www.tv-scheessel.de/5/Willkommen.html>), gute Zeltmöglichkeit (WSWK)

Komplementäre Angebote, die für kombinierte Nutzungen in Frage kommen:

- Das ca. 60 km lange Teilstück Fluß-Radweges führt durch die Wümmeniederung und gehört zum ca. 300 km langen Wümme-Radweg, der von der Lüneburger Heide bis zur Weser reicht. Der Radweg führt durch den nördlichen Teil des Landkreises Verden und ist, wie alle anderen Radwege, als Rundkurs konzipiert.
- Der Wümme-Radweg verläuft zwischen Oyten, Bremen-Oberneuland, Fischerhude, Ottersberg, Sottrum und Hellwege. Der Wümme-Radweg führt durch malerische Ortschaften mit interessanten und sehenswerten Gebäuden.

(Quelle: www.landkreis-verden.de)

3.4.9.2 Naturschutz

Die Wümme ist in ihrem gesamten Verlauf unter Natur- oder Landschaftsschutz gestellt. Sie gehört zum europäischen Schutzgebiet Natura 2000. In einem Teil der Wümmewiesen wurden Weidenalleen und Wildhecken entfernt, um die Fläche für die seltenen Großtrappen attraktiv zu machen. Die Wümme gilt als einer der für den Fischartenschutz wertvollsten Flüsse Niedersachsens. Bemerkenswert ist das Vorkommen bedrohter Wanderfischarten wie Meerneunaue, Flussneunaue, Meerforelle und Lachs. Zahlreiche Angelvereine entlang der Wümme arbeiten seit Jahren an der Wiederansiedlung von Lachs und Meerforelle. Das obere Gebiet der Wümme ist Lebensraum bedrohter Kleinfischarten wie Elritze, Mühlkoppe, Bachschmerle, Steinbeißer und Bachneunaue.

Im Rahmen des GR-Projektes (Projekt von gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung) Fischerhuder Wümmeniederung wurden im Landkreis Verden in den letzten Jahren zahlreiche Wehre und Schleusen zu Sohlgleiten umgebaut. Dadurch wurde die ökologische Durchgängigkeit der Wümme soweit verbessert, dass zahlreiche Wanderfische wieder zu ihren Laichgebieten wandern können. Im Mittellauf der Wümme (Scheeßel, Unterstedt, Hellwege) behindern aber noch immer hohe Stauwehre die Laichwanderungen der hier lebenden Fische (<http://www.wuemme-meerforelle.de>).

Indirekte Beeinträchtigungen aus der Vertiefung der Außenweser, die sich für das Tidegebiet der Wümme ergeben, wurden durch Ersatzmaßnahmen am Wümme-Nordarm zwischen Hexenberg und Fischerhude kompensiert. Wanderungshindernisse im Flußlauf wurden entfernt, Nebengewässer angelegt und naturnahe Vegetationsbestände in einem breiten Uferrandstreifen entwickelt. Die Maßnahme bildet eine sinnvolle Ergänzung zu weiteren geplanten Renaturierungsmaßnahmen im Gebiet der Wümme-Arme. (http://www.wsv.de/wsa-bhv/weserausbauten/14m_Ausbau/kompensation/wuemme_nordarm/index.html).

Bezeichnung	Typ
<i>Truper Blänken</i>	LSG
<i>Wümmeniederung unterhalb Rotenburg</i>	LSG
<i>Wümmeniederung</i>	Natura 2000
<i>Wümmewiesen und Walleetal</i>	LSG
<i>Untere Wümme</i>	NSG
<i>Fischerhuder Wümmeniederung</i>	NSG, Natura 2000

Tab . 13: Schutzgebiete entlang der Wümme.

3.4.9.3 Fazit:

- Natur- oder Landschaftsschutz im gesamten Wümme-Verlauf
- Für den Fischartenschutz einer der wertvollsten Flüsse Niedersachsens
- Tidebereich schiffbar, aber fast nur von Sportbooten befahren
- GR-Projekt zur Verbesserung der ökologischen Durchgängigkeit
- Stauwehre und leichte Stromschnellen stellen spezielle Anforderungen an Wasserwanderer
- Nordarm ab Ebbensiek von November bis April gesperrt
- Mittelarm ab Fischerhude ganzjährig gesperrt
- Südark für Rudersport nur mit Einschränkungen befahrbar
- außerhalb der Metropolregion ab Dodenberg flussaufwärts ganzjährig befahrbar.

3.4.10 Hamme

3.4.10.1 Infrastruktur

Die 48 km lange Hamme ist Quellfluss der Lesum und geht damit als Nebenfluss in die Weser über. Südlich von Bremervörde ist die Hamme durch den Hamme-Oste-Kanal mit der Oste verbunden. Die Hamme entwässert zwischen Wopswede und Osterholz-Scharmbeck das Teufelsmoor und fließt bei Ritterhude mit der Wümme zusammen und als Lesum weiter zur Weser. Die Hamme ist beliebtes Ausflugsrevier für Kanupaddler und Naturfreunde, die Tagestouren mit eigener Ausrüstung oder bei ortsansässigen Kanuanbietern leihen können. Die Touristikagentur Teufelsmoor-Wopswede-Unterweser e. V. hat eine detaillierte Gewässerbeschreibung mit allen revierrelevanten wassertouristischen Angaben herausgebracht (www.kulturland.teufelsmoor.de, siehe Abb. 42). Darin aufgeführt sind u.a. Verleihstationen, Gastronomien wie auch gewässerrelevante Informationen u.v.m.

Angebote Kanuverleih:

- Bootshaus Ramke
- Campingplatz in Waakhausen
- Kanuverleih Hermann Claus
- Wümme Kanuvermietung
- BBV Sailing, Torfkahnfahrten,
- Reederei Hal över, www.hal-oever.de
- Lilienthaler Kanu-Scheune
- Kanu Düwel Wopswede

Vereine:

- Störtebeker Bremer Paddelsportverein
- Verein für Kanusport Bremen e.V.
- Bootclub Marienbrücke e.V.
- KC Hanseat e.V.

3.4.10.2 Naturschutz

Die Hammeniederung ist ein feuchter und gewässerreicher Niederungsraum mit Altarmen, Kolken, vielen miteinander vernetzten Kanälen und Gräben sowie einer kleinflächigen Hochmoorvegetation. Der Flussabschnitt im Untersuchungsraum umfasst nahezu den vollständigen Überschwemmungsbereich der Hamme und ist Bestandteil der ausgewiesenen EU-Vogelschutzgebiete "Untere Hammeniederung" und "Hammeniederung mit 'Breites Wasser'". Die Hammeniederung, ein Teil der bekannten Teufelsmoorlandschaft, ist eines der bedeutendsten Feuchtgebiete Nordwestdeutschlands. Zu den schützenswerten Arten zählen vor allem die der Avifauna wie Wiesenweihe, Wachtelkönig, Bekassine, Uferschnepfe, Schilfrohrsänger, Knäckente und Sumpfohreule sowie vom Aussterben bedrohte Libellenarten (Grüne Mosaikjungfer, Hochmoor-Mosaikjungfer, Späte Adonislibelle). Das GR-Projekt soll das Gebiet als großräumiges, durch extensive Grünlandnutzung charakterisiertes offenes Niederungsgebiet sichern und weiterentwickeln. Zum Erreichen der Schutzziele ist der Ankauf von Flächen in größerem Umfang und die Kooperation mit der Wasserwirtschaft vorgesehen, um eine räumliche und zeitliche Ausdehnung der Überschwemmungen zu ermöglichen. Darüber hinaus sollen als biotopverbessernde Maßnahmen z.B. Uferbefestigungen zurückgebaut, Altarme wiederhergestellt und ein Besucherlenkungskonzept umgesetzt werden.

Bezeichnung	Typ
Hammeniederung	Natura 2000
Hammewiesen	LSG
Untere Wümmeniederung, untere Hammeniederung mit Teufelsmoor	Natura 2000
Wopswede	LSG
Wiesen und Weiden nordöstlich des Breiten Wassers	NSG
Breites Wasser	LSG

Tab . 14: Schutzgebiete entlang der Hamme.

3.4.10.3 Fazit

- Feuchter und gewässerreicher Niederungsraum mit Altarmen
- schützenswerte Avifauna
- Hauptgefährdungen durch Veränderungen des Wasserhaushaltes und durch intensivere landwirtschaftliche Nutzung
- GR-Projekt für biotopverbessernde Maßnahmen
- Beliebtes und wenig anspruchsvolles Ausflugsrevier für naturverträgliches Wasserwandern
- Reichhaltige Kulturszene, gute gastronomische Versorgung, viele Veranstaltungen
- Torfkahnfahrten und Schifffahrt mit MS „Alma“ zur Künstlerkolonie Worpswede im Teufelsmoor



Abb. 47: Wasserwanderkarte, unter www.kulturland-teufelsmoor.de/erlebniswelten/aktiv/wasserwandern.html zu beziehen

3.5 Zusammenfassende Darstellung

3.5.1 Segel- und Motorboottourismus

Insbesondere das Wattenmeer und seine Zuflüsse sind attraktive, wenngleich anspruchsvolle und schützenswerte Wassersportreviere für erfahrene Segel- und Motorbootsportler und -touristen. Rundkurse sind nur bedingt möglich, denn die Reviere teilen sich klar auf: in für das Küsten- und Hochseesegeln frequentierte Reviere und in die für Revierfahrt geeigneten Binnengewässer für Motorboote. Diese Reviere sind keine Anfängerreviere und werden daher auch nur von erfahrenen Wassersportlern mit entsprechenden Befähigungsnachweisen befahren. Die flussgeprägten Kanureviere finden sich im Hinterland. Speziell ausgewiesene Reviere für Hausboote mit Charterscheinregelung gibt es in der Nordwestregion nicht und wird es, so wie in anderen Wassertourismusdestinationen Brandenburgs oder Mecklenburg-Vorpommerns, wohl auch in Zukunft in der Metropolregion aus Sicherheitsaspekten nicht geben.

Stärken

- Zahlreiche schiffbare Gewässer
- Attraktives Segelrevier Wattenmeer
- Küsten- und Binnenreviere
- Naturnahe Flusslandschaften

Schwächen

- Einige Gewässer sind keine attraktiven Wassersportreviere
- Reviere sind nur für erfahrene Wassersportler geeignet
- Konfliktpotenzial zwischen Berufsschifffahrt und Sportschifffahrt
- Reviere sind für Charterscheinregelung nicht geeignet
- Zahlreiche Befahrungsregeln
- Keine optimale Infrastruktur
- Kaum / Keine Rundtouren möglich

Risiken

- Hafenkapazitäten und Qualität der Häfen nicht ausreichend
- Enttäuschte Urlauber

Chancen

- Überfüllung benachbarter Revier z.B. Niederlande / Suche nach alternativen Revieren
- Häfen mit Flair
- Herausforderung an den Wassersportler
- Inselhopping mit dem Boot
- Imagegewinn der Region über den naturnahen Wassertourismus

3.5.2 Kanutourismus

Zum Kanutourismus gehören drei Segmente: Wasserwandern, Wildwasserfahren und Seekajakfahren. Wildwasserfahren hat in der Metropolregion Bremen-Oldenburg keine touristische Bedeutung. Von ungeordneter Bedeutung ist das Seekajakfahren im Wattenmeer, dies wird z.B. auf den Ostfriesischen Insel (Norderney) angeboten. Es stellt aber nur ein Nischensegment dar. Die Nachfrage nach Seekajaks ist zwar leicht gestiegen (BKT 2005), da aufgrund einer zunehmenden Frequentierungen der Binnenreviere Wassertouristen an die Küsten ausweichen. Daher wäre es sinnvoll, langfristig die Entwicklung dieses Segmentes zu beobachten. Von hoher Bedeutung ist in der Metropolregion Bremen-Oldenburg das Wasserwandern, das auf zahlreichen Fließgewässern, Kanälen und auch Seen möglich ist.

Generell wird die Entwicklung im Kanutourismus in Deutschland wie nachstehend durch folgende Kriterien (BKT 2005) bestimmt:

- Gewässerpotenziale / Gewässereignung,
- Rechtliche Möglichkeiten der Gewässernutzung,
- Vorhandene Infrastruktur- und Angebotsausstattung,
- Kenntnisse über die Möglichkeiten einer kanutouristischen Nutzung (Vermarktung),
- Zusammenarbeit im Kanutourismus und leistungsfähige Strukturen (Innenmarketing).

Basierend auf den genannten Kriterien wird mittels einer SWOT-Analyse der Kanutourismus in der Metropolregion Bremen-Oldenburg eingeschätzt und seine Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken wie folgt bestimmt:

Stärken

- Zahlreiche Gewässer sind für den Kanutourismus geeignet
- Anbieterstruktur vorhanden
- Attraktive, von der Natur geprägte und geschützte Landschaften
- Kombinationen von Fahrrad- und Kanuangeboten sind möglich

Schwächen

- Qualität und Dichte der Infrastrukturausstattung unbekannt
- nicht alle Gewässer für Kanutouristen attraktiv
- viele Befahrensregeln / Wehre mit Umtragestrapazen / zeitweise Gewässersperrungen
- kaum Serviceangebote
- kaum / keine Rundtouren möglich

Risiken

- Vermarktung von unattraktiven Gewässern
- Konflikte mit dem Naturschutz
- Fehlendes Erkennen von Kundenbedürfnissen

Chancen

- Wenig überfüllte Kanureviere
- Ausweisung von Kanurevieren durch Infrastrukturausbau an landschaftlich attraktiven Gewässern
- Kundenbedürfnisse erkennen und erfüllen / Schaffung neuer Angebote
- Schaffung von Rundtouren durch kombinierte Angebote wie Paddeln / Radfahren und Wandern

3.5.3 Traditionsschifffahrt

Die Traditionsschifffahrt ist ein Wassertourismussegment mit Potenzial, das sich aber z.T. gegen eine starke Konkurrenz in den Niederlanden und auf der Ostsee durchsetzen muss. Unterschiedlichste Zielgruppen (oft Generation 50plus) nutzen die Törnangebote. Voraussetzung zum Betrieb des Chartergeschäfts ab 12 Passagieren ist ein Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe und eine den Sicherheitsbestimmungen entsprechende umfangreiche Ausrüstung an Rettungsmitteln nach BG Verkehr (früher SeeBG).

Stärken

- Attraktive Landschaften und Gewässer
- Nutzung von regionaltypischen Schiffen z.B. Torfkähne
- Vorort fast keine konkurrierenden Anbietern
- Seglerromantik
- Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen

Schwächen

- Sehr wenige professionelle Angebote
- Teilweise schlechte Vermarktung
- Sicherheitsbestimmungen auf Traditionsschiffe (Sicherheitszeugnis)
- umfangreiche teure Rettungsausstattung

Risiken

- Starke professionellere Konkurrenz in den Niederlanden und auf der Ostsee
- Wirtschaftliche Tragfähigkeit
- Enttäuschte Urlauber

Chancen

- Ausweitung der Angebote mit regionaltypischen Schiffen
- Zielgruppen-orientierte Ansprache
- Entwicklung neuer Produkte in einem wachsenden Marktsegment

3.5.4 Fahrgastschifffahrt

Die Fahrgastschifffahrt ist ein bedeutendes Wassertourismussegment in der Metropolregion Bremen-Oldenburg, was dadurch belegt wird, dass 69 % der befragten Institutionen (Kap. 3.2.1) Angebotssituationen der Fahrgastschifffahrt vor Ort oder in der Umgebung bestätigten. Aktivitätsschwerpunkte finden sich an der Küste, wo die Unternehmen sowohl Fährschifffahrt als auch Ausflugsfahrten z.B. zu Seehundbänken anbieten, oder an der Weser und am Zwischenahner Meer. Dabei scheinen Themenfahrten wie „Mondscheinfahrt“ oder „Von alten Künsten“ immer mehr an Bedeutung zu gewinnen. Auch werden von der Fahrgastschifffahrt immer mehr Kombinationsangebote mit Bus oder Fahrrad offeriert. In wie weit sich jedoch die Reeder in der Metropolregion Bremen-Oldenburg diesen neuen Segmenten öffnen oder wie die Fahrgastschifffahrt hinsichtlich Qualität, Vermarktung, Angebotsgestaltung aufgestellt ist, kann in Rahmen diese Konzeptes nicht geklärt werden. Jedoch muss sich auch die Fahrgastschifffahrt den wachsenden Ansprüchen der Touristen hinsichtlich Flexibilität, Individualität und Qualität stellen.

3.5.5 Flusskreuzfahrten

Das Segment Flusskreuzfahrt war bis 2008 ein Wachstumsmarkt. Dieser Trend wurde erst durch die Wirtschaftskrise, insbesondere durch rückläufige Buchungen der Gäste aus den beiden wichtigsten Quellmärkten, den USA und Großbritannien, gestoppt. Generell nehmen Touristen die Weser und ihre Nebenflüsse wie die Aller als ein attraktives, touristisch reizvolles Revier wahr. Angebote gibt es hier z.B. von der Weserflotte in Hameln in Kombination mit Schiff / Bus und Hotel. So bietet beispielsweise Scylla-Tour Touren zwischen Ems, Weser, Ijsselmeer und Waal an. Probleme bereiten in einigen Gewässerabschnitten die zu geringen Wasserstände. Mit kleineren Schiffstypen und weniger Tiefgang oder mit Tourenangeboten außerhalb der Sommermonate könnte ein attraktives etablierbares Segment der Flusskreuzfahrt entstehen. Zudem könnte die Flussschifffahrt hier sehr gut mit Fahrradtouren kombiniert und erweitert werden wie z.B. bereits bei KVS-Touren im Angebot.

Stärken

- Reizvollen Landschaften
- Naturnahe Flusslandschaft

Schwächen

- Teils geringe Wasserstände / keine Saison übergreifende Befahrbarkeit
- Teils zu große Schiffstypen

Risiken

- Umsatzverlust durch bereits gebuchte Schiffsreisen / Ausfall von Touren

Chancen

- Wenige Anbieter / weniger Konkurrenz
- Kombination Schiff und Fahrrad
- Kleinere Schiffstypen (unternehmerische Entscheidung)

4 ANALYSE WASSERTOURLISTISCHER ANFORDERUNGSPROFILE

4.1 Frequentierung der Gewässer in der Metropolregion Bremen-Oldenburg

Die von der Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgenommenen Schiffszählungen an bestimmten Gewässerabschnitten (Schleusen) geben in der Regel gute Auskunft über die wassertouristische Bedeutung einer Wasserstraße. Die für die Metropolregion gemeldeten Zahlen lassen dagegen eher wenige Interpretationen zu, da nur punktuell gemessen wird. Folgende Statistiken vom NLWKN liegen für die Schifffahrtswege Elbe-Weser sowie Ems-Jade vor:

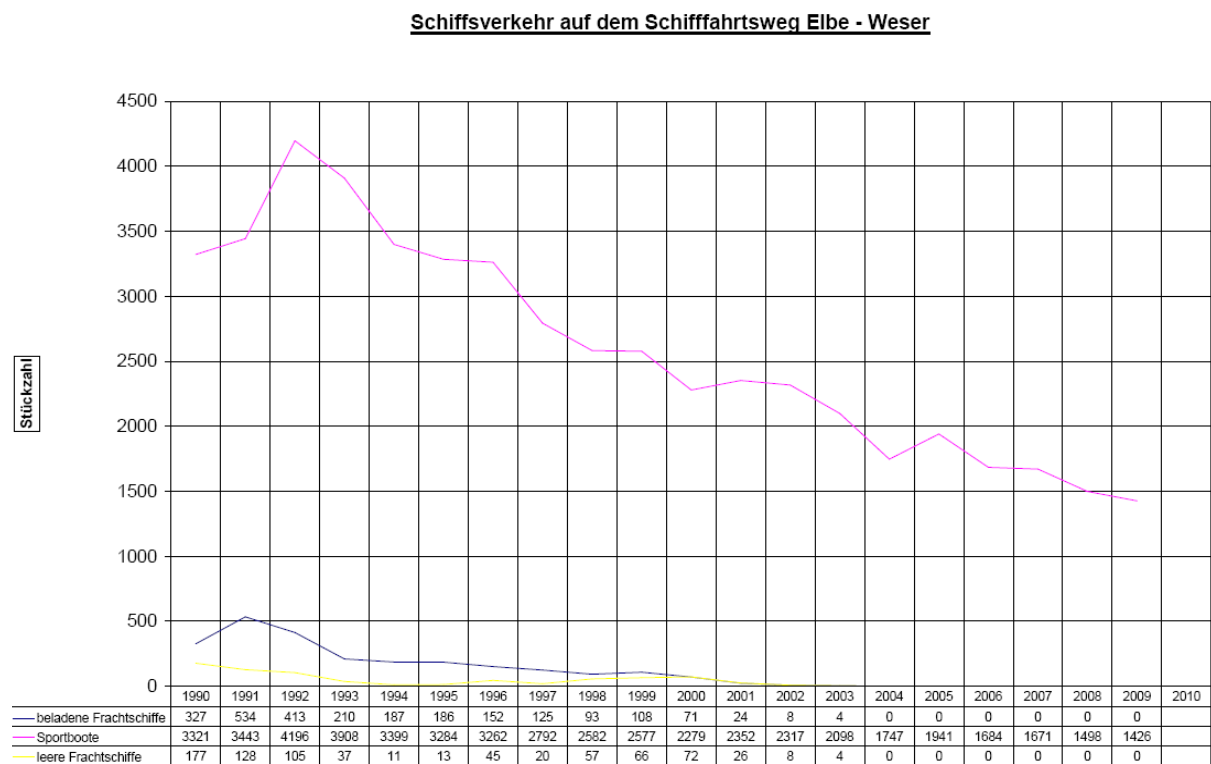


Abb. 48: NLWKN Sportbootstatistik auf dem Elbe-Weser Schifffahrtsweg

Im Vergleichszeitraum des Jahres 1992 wurden die meisten Schiffsbewegungen gemessen, rund 4.200 Sportboote frequentierten den Elbe-Weser Schifffahrtsweg. Seither bis zum Jahr 2009 nahmen die Sportbootdurchfahrten stetig ab, im Jahr 2009 passierten nur noch rund 1.400 Sportboote den Elbe-Weser Schifffahrtsweg. Die stetig abnehmende Frequentierung könnte mit einer eher geringen Attraktivität der Gewässer zu tun haben einhergehend damit, dass mittlerweile Konkurrenzreviere und andere Reisegebiete an Attraktivität hinsichtlich Ausstattung, Service und Dienstleistungsvielfalt zugenommen haben und sich mit buchbaren Reiseprodukten besser vermarkten.

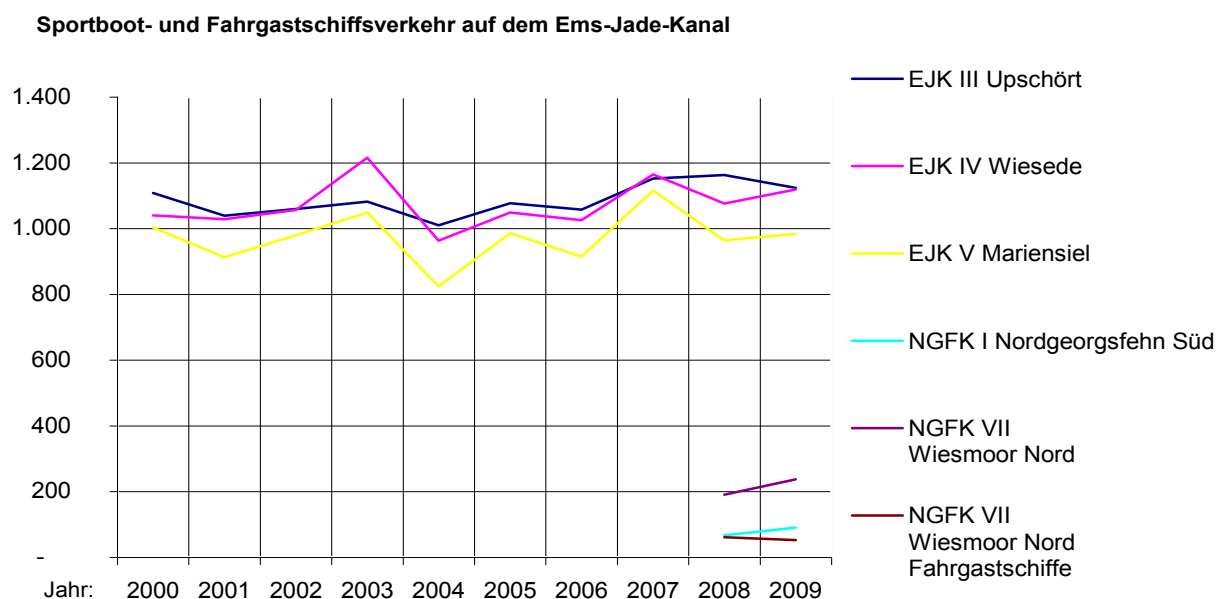


Abb. 49: NLWKN Sportbootstatistik auf dem Ems-Jade Kanal

Im Gegensatz zu den Sportbootfrequentierungen des Elbe-Weser Schifffahrtsweges ist der Ems-Jade-Kanal eine wenn auch mit durchschnittlich rund 1.100 Sportbooten auf geringem Niveau konstant frequentierte künstliche Wasserstraße. Größere Yachten wählen beim Wechsel der Reviere zwischen Ems und Jade wahrscheinlich die seewärtige Strecke entlang der Küste. Der Bereich Fahrgastschiffahrt wurde erst ab dem Jahr 2008 erfasst, die Frequentierungen bewegen sich auf einem vergleichsweise geringen Niveau.

Die WSD Nordwest in Aurich meldet für das Jahr 2007 auf dem Ems-Jade-Kanal insgesamt eine Frequentierung von 4.927 Fahrzeugen und stellt in einem Schreiben im Juli 2010 an mediamare klar: „Die Freizeitschiffahrt stellt auf den Wasserstraßen im Bereich der WSD-NordWest nur eine Randerscheinung dar. Sie wird in der Regel nicht erfasst, denn es liegt kein Tarifierungsanlass (Befahrensabgaben) oder irgendein anderes aufgabenbezogenes Ereignis vor. Die Freizeitschiffahrt benutzt in der Regel Verkehrsräume, wie das Wattenmeer, welche außerhalb der Beanspruchung durch die Berufsschiffahrt sind. An den Schleusenanlagen des Bundes gibt es ebenfalls keine wesentlichen Nutzungskollisionen.“

4.2 Analyse der Nutzer und Zielgruppen

Die Bedeutung des Wassertourismus in Deutschland kann u.a. durch eine Befragung des ADAC's im Jahr 2008 nachstehend zitiert werden: So ergab die Befragung von 3.000 zufällig ausgewählten ADAC-Mitgliedern, dass 64 % der teilnehmenden ADAC-Mitglieder Interesse am Wassersport und Wassertourismus haben, von denen wiederum ca. 85 % zumindest gelegentlich aktiv Wassersport betreiben.

Von den 3.000 Befragten war rund die Hälfte generell am Bootfahren interessiert. Das Interesse am Wassersport variiert sowohl mit der Art der Aktivität als auch mit dem Alter (Tab. 15). So ist die Generation 50plus laut ADAC-Umfrage von allen Altersgruppen am wenigsten am Wassersport interessiert, nur ca. 60 % der Generation 50plus haben ein Interesse an der Ausübung an Wassersport. Das größte Interesse gilt dem Hausbootfahren und Segeln, dann Kanufahren und

schließlich Motorbootfahren. Die jüngeren Befragten zeigten sich dagegen stärker interessiert an Motorboot- bzw. Jetskifahren, Tauchen, Kanu- und Wasserskifahren, Kitesurfen und Surfen, kaum Interesse dagegen bestand am Hausboot fahren. Am meisten interessiert dieses Angebot die Altersgruppe der 40 bis 49 jährigen.

	<i>Gesamt</i>	<i>Alter</i>				
		<i>18 bis 29</i>	<i>30 bis 39</i>	<i>40 bis 49</i>	<i>50 bis 64</i>	<i>65 und älter</i>
Motorboot bzw. Jetski fahren	28,0	57,0	42,0	32,2	21,4	20,8
Kanu bzw. Kajak fahren	26,6	36,0	30,6	29,1	24,6	20,8
Hausboot fahren	26,5	17,4	26,0	32,0	24,8	28,5
Segeln	25,1	26,7	22,4	24,3	25,1	28,2
Tauchen	20,3	46,5	29,2	29,3	18,3	8,3
Schlauchboot mit Motor fahren	19,4	27,9	24,7	24,0	21,2	14,5
Wasserski fahren	15,1	37,2	22,4	16,6	10,2	11,3
Surfen bzw. Kite-Surfen	11,5	34,9	20,1	13,9	9,1	7,1
Kein Interesse an Wassersport	34,6	14,0	25,6	24,3	37,4	41,2

Tab . 15: Verteilung der Interesse von ADAC-Mitgliedern im Wassersport (3.000 Befragungen insgesamt / n = 1.614 inkl. Soziodemographie / Mehrfachnennungen waren möglich) (ADAC 2009).

		<i>Alter</i>				
<i>Anteile regelmäßig/gelegentlich</i>	<i>Gesamt</i>	<i>18 bis 29</i>	<i>30 bis 39</i>	<i>40 bis 49</i>	<i>50 bis 64</i>	<i>65 und älter</i>
Motorboot bzw. Jetski fahren	25,7	22,4	19,6	25,4	38,1	27,1
Kanu bzw. Kajak fahren	28,2	16,1	26,9	39,7	31,5	20,0
Hausboot fahren	9,7	6,7	3,5	6,0	13,7	14,7
Segeln	27,5	17,4	30,6	25,7	33,8	23,4
Tauchen	22,2	20,0	28,1	21,3	23,7	17,9
Schlauchboot mit Motor fahren	25,8	20,8	22,2	18,0	33,9	22,4
Wasserski fahren	21,0	12,5	18,4	24,6	27,8	23,7
Surfen bzw. Kite-Surfen	20,2	10,0	11,4	20,7	33,3	16,7

Tab . 16: Verteilung der aktiven Ausübung von Wassersportarten von ADAC-Mitgliedern (ADAC 2009).

Bei der Frage nach den ausgeübten Wassersportarten ergab sich, dass die „aktivste“ Gruppe die Generation 50plus war, also diejenige der 50 bis 64jährigen, die Ausübung aller Wassersportarten war (bis auf das Tauchen und Kanufahren). Als aktiv ist auch die Gruppe der 40 bis 49 jährigen zu bezeichnen. Beide Gruppen repräsentieren damit den aktiven und damit größten Teil der wassertouristischen Zielgruppen.

Generell betreiben weniger Frauen Wassersport als Männer, der Anteil an aktiven Frauen ist im Kanu- und Wasserskifahren noch am höchsten (ADAC-Befragung 2009). Hinterfragt werden sollte, ob diese Zielgruppe mit den bisherigen Vermarktungsstrategien im Wassersport / -tourismus richtig angesprochen wird und die Angebote überhaupt den Bedürfnissen von Frauen entsprechen

beziehungsweise, ob Frauen, die evtl. an mehrtägigen Kanutouren interessiert sind, beispielsweise im Zelt übernachten wollen.

	<i>Wassersportler gesamt</i>	<i>2006/2007 ausgeübte Sportarten</i>							
		<i>Kanu/ Kajak</i>	<i>Motor boot</i>	<i>Segeln</i>	<i>Tauchen</i>	<i>Schlauch boot</i>	<i>Wasser ski</i>	<i>Surfen</i>	<i>Haus boot</i>
männlich	77,2%	69,5%	81,3%	76,2%	78,2%	83,3%	69,5%	82,6%	76,7%
weiblich	22,8%	30,5%	18,7%	23,8%	21,8%	16,7%	30,5%	17,4%	23,3%

Tab . 17: Tabelle mit Verteilung der ausgeübten Wassersportarten abhängig vom Geschlecht (n=500) (ADAC 2009).

Da ein Großteil der Wassertouristen auch von den in Niedersachsen ansässigen Wassersportvereinen gestellt wird, ist auch die Entwicklung der Mitgliedszahlen zu betrachten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass generell deutschlandweit die Anzahl an Vereinsmitgliedern in den letzten Jahren abgenommen hat. Dieser Trend wurde in Niedersachsen für den Wassersport nur in der Sparte Segelsport beobachtet. So gab es im Jahr 2000 noch 248 Vereine mit 27.433 Mitgliedern, im Jahr 2009 nur noch 224 Vereine mit 23.962 Mitgliedern - ein Verlust von etwa 10 % sowohl an Segelvereinen als auch an Mitgliedern. In allen anderen Sparten blieben die Anzahl der Vereine und die Mitglieder konstant bzw. die Anzahl hat zugenommen. (**Kanu**: 2000: 168 Vereine, 12.001 Mitglieder; 2009: 167 Vereine, 11.943 Mitglieder, **Rudern**: 2000: 71 Vereine, 9.270 Mitglieder, 2009: 71 Vereine, 10.330 Mitglieder; **Tauchsport**: 2000: 99 Vereine, 7.437 Mitglieder, 2009: 97 Vereine, 7.909 Mitglieder; **Motorbootsport**: 2000: 92 Vereine, 5490 Mitglieder; 2009: 99 Vereine, 6.161 Mitglieder; **Wasserski**: 2000: 11 Vereine, 315 Mitglieder, 2009: 11 Vereine, 436 Mitglieder (2008: 1.307). Die Bedeutung des Wassersports in Niedersachsen hat in den letzten 10 Jahren generell zugenommen. Nur der Segelsport weist einen größeren Mitgliederschwind auf, möglicherweise bedingt durch Überalterung. Hierbei ist zu beachten, dass ein Teil der Segler mit dem Wassersport aufhört und zum Teil zum Motorsport wechselt. Segeln behauptet sich aber weiterhin als mitgliederstärkste Sparte im Wassersport.

Die meisten wassertouristisch attraktiven Gebiete mit einer reizvollen Landschaft oder interessanten kulturellen Städten wie Bremerhaven, Cuxhaven und Bremen in der Metropolregion Bremen-Oldenburg sind aufgrund der Gezeiten, der vorherrschenden Winde und der Berufsschifffahrt nur für erfahrene Wassersportler mit Revierkenntnissen u.a. mit dem Sportbootführerschein See bzw. Binnen geeignet. Insbesondere das Wattenmeer und die großen Nordseezuflüsse sind ein interessantes Revier für Wassersportler wie Segler und teils Motorbootfahrer. Davon zu unterscheiden sind die Reviere im Binnenland, auf denen vorwiegend muskelbetriebener Wassersport wie Kanufahren und Rudern betrieben wird und damit stärker den Bedürfnissen und Anforderungen von Naturtouristen entsprechen. Daher können in der Metropolregion Bremen-Oldenburg drei Zielgruppen im Bereich Wassertourismus unterschieden werden: die Wassersportler, die Naturtouristen und die „klassischen“ Touristen.

Jede Zielgruppe könnte aufgrund der individuellen Lebenssituation (Alter, Einkommen, Bildungsgrad) weiter differenziert werden. Zu beachten ist jedoch, dass die Differenzierung der Zielgruppen nur Anhaltspunkte zulässt und dass es fließende Übergänge zwischen den einzelnen Gruppen gibt und viele Aussagen für alle Zielgruppen gelten.

4.2.1 Wassersportler

In dieser Zielgruppe ist der Personenkreis zusammengefasst, der Wassersport aktiv betreibt sowie meist auch ein eignes Boot besitzt. Zu diesen erfahrenen Wassersportlern gehören auch die mehr als 35.000 Segler und Motorbootfahrer in den Vereinen Bremens und Niedersachsens. Ausgenommen hiervon sind Wassersportler der Funsportarten Wind- und Kitesurfen sowie Wakeboarden. Diese Zielgruppen werden im Rahmen dieser Konzeptstudie nicht weiter betrachtet.

Von der Zielgruppe Wassersportler unterschieden werden sollten auch die Masse der Kanufahrer und Ruderer. Sie können meist der Gruppe der Naturtouristen zugeordnet werden und bevorzugen die Binnenreviere (Hunte, Hamme & Wümme und Aller).

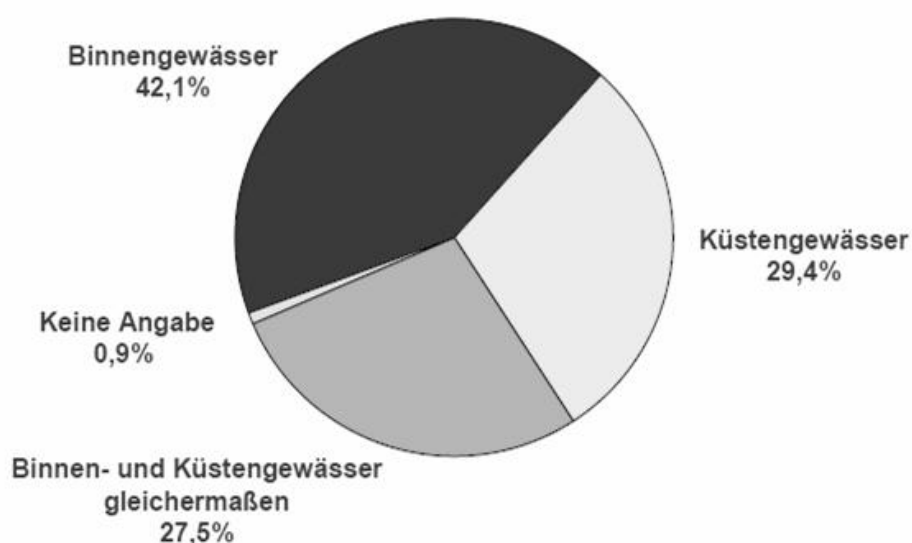


Abb . 50: Bevorzugte Fahrgebiete laut ADAC-Umfrage (2008).

Laut einer ADAC-Umfrage von 2008 ist die Mehrzahl der Bootseigner, also Segler und Motorbootfahrer, vorwiegend an der Ausübung von Wassersportarten an Binnengewässern interessiert. Jedoch gibt es einen beachtlichen Anteil an Bootseignern, die Küstengewässer bevorzugen (29,4 %) oder die gleichermaßen an Binnen- und Küstengewässern (27,5 %) interessiert sind. Priorität unter den Küstengewässern hat die Ostsee, dann das Mittelmeer und schließlich die Nordsee.

Rund 500.000 Segler und Motorbootfahrer in Deutschland besitzen ein eigenes Boot (Mell 2008). 39 % der Bootseigner besitzen Segelboote, zumeist Segelyachten und 61 % Motorboote, meist Motoryachten, wobei in Niedersachsen und Bremen der Segelsport von größerer Bedeutung ist als der Motorbootsport (Niedersachsen: 2009: 23.962 Vereinssegler und 6.161 Vereinsmotorbootfahrer).

Etwa 80 % der Bootseigner sind zwischen 40 und 70 Jahre alt (Mell 2008). Mit einem Durchschnittsalter von 56 Jahren spiegelt auch diese Zielgruppe den demographischen Wandel und repräsentiert wiederum die Altersgruppe 50plus.

Meist befinden sich zwei Erwachsene (74 %), häufig auch Paare, auf den Booten. Einzelne Personen (4 %) sind selten mit dem Boot unterwegs, häufiger finden sich Gruppen von drei bis vier Erwachsenen an Bord ein (Mell 2008). Mehr als 50 % der aktiven Bootsfahrer besitzen kein eignes Boot, sondern fahren bei anderen mit. Nur ein Viertel der aktiven Bootsfahrer chartert ein Boot.

Auf einem Anteil von rund 25 % der Boote sind Kinder an Bord (meist ein bis zwei Kinder unter 16 Jahren, Mell 2008). Diese sind nicht zwingend mit ihren Eltern unterwegs, sondern häufig mit Freunden oder Verwandten an Bord.

Die durchschnittliche Größe der Segel- und Motorboote bewegt sich meist zwischen 7 und 8 m Länge, rund 90 % der Motorboote sind kürzer als 11,50 und 90 % der Segelboote kürzer als 10,5 m.

4.2.2 Naturtourismus

Ein Teil der Wassertouristen insbesondere der Wasserwanderer mit Kanus und Ruderbooten suchen den naturnahen Tourismus. Diese Zielgruppe ist meist älter, individueller, mobiler, spontaner, differenzierter, widersprüchlicher und anspruchsvoller (LEITFADEN NATURTOURISMUS 2008). Die Natur dient dieser Zielgruppe nicht als Kulisse, sondern als sinnliche Erfahrung, wozu auch Aktivitäten wie Radfahren, Wandern und Wassersport gehören. Diese naturbezogenen Aktivitäten sind insbesondere für Familien aber auch für ältere Paare von Interesse. Die Wertigkeit des Naturerlebnisses für die Reisezielentscheidung nimmt mit steigenden Alter zu (LEITFADEN NATURTOURISMUS 2008). Laut Schätzungen der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (2003-2008) besteht ein Nachfragepotential nach Natururlaub in Kombination mit Ausruh-, Aktiv- und Gesundheitsurlaub bei 20 % der deutschen Urlauber (ca. 13 Mio.).

Generell können vier Gruppen von Naturtouristen unterschieden werden (DWIF, Haushaltsbefragung 2007):

- junge Leute, die Natur erleben wollen,
- Familien mit Kindern,
- Paare ohne Kinder,
- Generation 50plus.

Ähnliches ergab das Forschungsprojekt „Innovative Vermarktungskonzepte nachhaltiger Reiseangebote“, wonach umweltbezogene Angebote und Naturtourismus insbesondere Natur- und Outdoor-Urlauber sowie Kinder- und Familienorientierte und die Gruppe der anspruchsvollen Kulturreisenden ansprechen. In diesem Projekt wurden jedoch stärker der Lebensstil und das Anspruchsniveau, die soziodemografische Struktur (Familien, Paare, Gruppen) und die unterschiedlichen Bedürfnisse nach Art der Reise (Tagesausflug, Rundreise, etc.) berücksichtigt.

Die Natur- und Outdoor-Urlauber zeigen kulturelles Interesse und zeigen ein hohes soziales Engagement. Sie sind von starkem Verantwortungsbewusstsein geprägt und interessieren sich für den Zustand von Natur- und Umwelt. Die Natur- und Outdoor-Urlauber möchten eine möglichst intakte und gesunde Umwelt genießen und für eigene Aktivitäten nutzen. Die Nutzung von modernen Informations- und Kommunikationstechnologien ist selbstverständlich. Häufig nutzen sie zur Anreise ein Auto, während Vorort eher das Fahrrad genutzt wird. Der Natur- und Outdoor-Urlauber ist an Aktivitäten wie Wandern, Fahrradtouren oder Ausflügen, die häufig vorausgebucht werden, interessiert. Wichtig sind für ihn auch Wellnessangebote und eine gesunde, regionale Küche.

Die zweite Gruppe bilden die so genannten LOHAS („Lifestyle of health and sustainability“). Für diese Gruppe sind Natur, Nachhaltigkeit und Gesundheit die obersten Prämissen. Sie sind durch zahlreiche Widersprüche gekennzeichnet; so sind sie technikaffin und haben einen intensiven Naturbezug, wollen Gesundheit und Genuss, sind individuell aber nicht elitär, anspruchsvoll, wollen aber keinen Statusluxus, sind modern und wertebewusst, selbstbezogen und gemeinsinnorientiert, wirklichkeitsbezogen und spirituell. Sie wollen keinen Massentourismus, sondern Individualtourismus.

Des Weiteren gehören dieser Gruppe Kinder und Jugendliche an, für die oft auch Wasserwandern mit Kanus und Ruderbooten Teil von Umweltbildungsprogrammen ist. Mit diesen Themen beschäftigt sich insbesondere der Leitfaden des Bundesforums Kinder- und Jugendreisen.

Die Generation 50plus kann sowohl aufgrund der Affinität zum Naturtourismus, aber auch aufgrund des demographischen Wandels als die größte Gruppe der Naturtouristen bezeichnet werden, die entweder als Paar oder in Gruppen reisen. Sie können sowohl anspruchsvolle Genießer, vitale Intellektuelle oder Wellness-Ortlerorientierte sein.

Laut Leitfaden Naturtourismus (2008) wird insbesondere von Familien mit Kindern das eigenständige Entdecken der Natur bevorzugt. Ein Interesse an Führungen ist eher bei anderen Gruppen von Naturtouristen vorhanden.

4.2.3 „Klassischer“ Tourist

Auch die „klassischen“ Touristen, die in die Metropolregion Bremen-Oldenburg kommen, um „ganz normal“ Urlaub zu machen, nutzen immer wieder die verschiedenen touristischen Angebote des Segments Wassertourismus. Hierbei handelt es sich überwiegend um Tagesausflügler, die z.B. einen Törn mit der Fahrgastschiffahrt oder einem Traditionsschiff buchen. Speziell Familien mit Kindern sind aber auch an Aktiv-Angeboten interessiert wie Kanufahrten, Surf- oder Segelkursen. An diese Zielgruppe wenden sich auch die Angebote der Kreuzfahrtschiffe.

Innerhalb der Zielgruppe der „klassischen“ Touristen kann wiederum, basierend auf Lebensstil und Anspruchsniveau, die soziodemografische Struktur (Familien, Paare, Gruppen) differenziert werden.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die wachsende Bedeutung der Generation 50plus. Ähnlich wie bei den Naturtouristen/-urlaubern ist bei dieser Gruppe der Wunsch nach anspruchsvollen Angeboten stark ausgeprägt. Diese Zielgruppe ist stärker an Führungen interessiert, wie auch an einzeln buch- und kombinierbaren Reisebausteinen. Sicher besteht auch ein Interesse an Aktivangeboten – hier spielen jedoch z.T. auch Ängste insbesondere bei Frauen eine besondere Rolle – *Kann ich Kanufahren oder Segel überhaupt noch lernen?* Daher scheint die Vermarktung von Aktivangeboten, die über das Fahrradfahren und Wandern hinausgehen, schwieriger vermittelbar.

4.2.4 Internationale Touristen

Auch im direkten internationalen Umfeld definieren sich Zielgruppen ähnlich wie in Deutschland. Hier müssen jedoch die Segmente, abhängig vom Aufwand der Anreise und auch vom Image Deutschlands und der Destinationen in andere Themen z.B. Flusskreuzfahrten oder Städtereisen integriert werden oder müssen als bedeutendes einzigartiges Natur- und Genusserlebnis kommuniziert werden.

Die internationale Zielgruppe der Wassertouristen erwartet hierzulande mindestens die gleiche Professionalität und Qualität in Bezug auf Ausstattung, Service, Verfügbarkeit und Gastfreundlichkeit wie daheim. Insbesondere den Niederländern sollte eine interessante alternative Urlaubsregion und Destination zu den meist überfüllten wassertouristischen Urlaubsrevieren wie dem IJsselmeer vermittelt werden.

4.2.5 Fazit

Ziel der wassertouristischen Anbieter in der Metropolregion Bremen-Oldenburg muss sein, die Interessen und Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen zu erkennen und je nach wassertouristischem Anforderungsprofil lokale Angebote und Produkte zu vermarkten. Dabei ist zum einen der generelle Wunsch nach individueller Reisegestaltung zu berücksichtigen. So werden 80 % aller Reisen in Deutschland selbst organisiert und die Nachfrage nach einzelnen buch- und

kombinierbaren Reisebausteinen wächst. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass Touristen öfter und kürzer reisen und dabei die Ansprüche steigen und differenzierter sind. Regionale Besonderheiten sollten hervorgehoben und die Authentizität des Lokalen betont werden. Den Anbietern muss klar sein, dass der Gast immer flexibler in der Nutzung von Informationsquellen (Reisekataloge, Messen, Internet) und im Buchungsverhalten wird sowie weniger zu Buchungen im voraus neigt. Generell sind sowohl nationale wie auch internationale Zielgruppen mit dem Thema Naturerlebnis und der einzigartigen Landschaft wie dem Wattenmeer in Verbindung mit zahlreichen Aktivangeboten gleichermaßen anzusprechen, obwohl Deutschland international nicht unbedingt für seine Natur bekannt ist und hier das Naturerlebnis mit anderen touristischen Themen bzw. Zielen entsprechend kombiniert werden sollte.

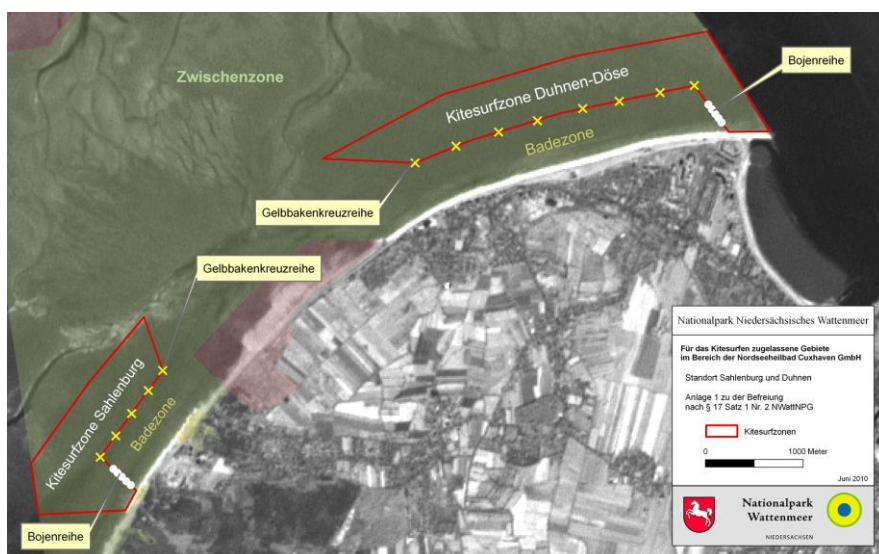
4.3 Wassertourismusaktivitäten / -initiativen

In den Teilregionen der Metropolregion Bremen-Oldenburg haben sich unterschiedliche Aktivitäten / Initiativen zur Weiterentwicklung des Wassertourismus konstituiert, die sich teilweise schon seit geraumer Zeit, teilweise aber auch erst seit kurzer Zeit in den unterschiedlichsten Fachebenen zusammengefunden haben. Zwecks eines übergeordneten Abstimmungsprozesses in der Metropolregion ist eine Transparenz der jeweiligen Anliegen entlang der jeweiligen Gewässerabschnitte unerlässlich.

4.3.1 Küstenzonen und Inseln im Norden

Entlang der Küste gibt es unterschiedliche Wassersportaktivitäten, so auch das in dieser Studie nicht näher betrachtete Thema Kitesurfen. Dennoch ist der Hinweis auf die in der Küstenzone zeitweise gültige Aktivitätszonen für Kitesurfen innerhalb des Wattenmeeres am Beispiel Cuxhaven wichtig.

Der küstennahe Wassersport ist in Starkwindphasen für Surfer und Kitesurfer attraktiv. Andere Wassersportler suchen dagegen in diesen Situationen eher geschützte Wassersportreviere auf. Generell geht der Trend eher in „ruhigere“ leichter navigierbare Reviere wie das Ijsselmeer, die Ostsee, die niederländischen Kanalreviere, das ostfriesische Flüsse- und Kanalrevier, die Kanäle des Ruhrgebietes oder die ostdeutschen Fluss- und Seenlandschaften.



Die Küstenregion der Metropolregion gilt als Durchgangsrevier. Hier stehen touristische Angebote wie Bäder, Fähr-, Traditions- und Ausflugs-schiffahrt im Vordergrund.

Abb. 51: Kitesurfzonen vor Cuxhaven, niedersächsischer Nationalpark Wattenmeer

4.3.2 Cuxland in der Elberegion

In der Elberegion positioniert sich Cuxland als norddeutsche Premium-Destination im Wassertourismus unter dem Leitmotiv „Aktiv am und auf dem Wasser“ mit folgenden Projekten und Maßnahmen:

- Eine nachhaltige Stärkung des Kreuzfahrtstandortes Cuxhaven wird angestrebt, bei gleichzeitiger höherer Nutzung regionaler Potenziale zur regionalen Bindung von Kreuzfahrturlaubern auf Landausflügen.
- Initiative „Blaues Band Cuxland“ (Arbeitstitel) mit Maßnahmen zur Vernetzung und Attraktivierung des Fahrrad- und Wassertourismus an den Wasserläufen im Landkreis, insbesondere Hadler Kanal, Oste, Medem und Geeste. Hierzu gehören Einzelmaßnahmen wie die Aufwertung des Hafens Neuhaus/Oste, des Sportboothafens Geversdorf, der Bau diverser Anlegestellen am Hadler Kanal und an der Oste, Bau Gästezentrum & Verbindungskanal, Medem-See Achtern Diek, Lückenschlüsse im gewässernahen Radwegenetz und koordinierende Marketingaktivitäten.
- Erlebnis- und Veranstaltungsbereich „Kreidesee Hemmoor“ mit den Teilmaßnahmen „Umweltpädagogischer Rundwanderweg um den Kreidesee mit Anbindung an die Oste“ sowie „Seetribüne am Kreidesee“ (Samtgemeinde Hemmoor).
- Umgestaltung des Fischereihafens Spieka-Neufeld: Nachbau einer historischen Anlandestelle, Bild- und Objektausstellung kulturhistorischer Besonderheiten der Küstenfischerei, Restaurierung eines fast 100 Jahre alten Holzboots für Fahrten in den Nationalpark und zu den Fanggründen der Küstenfischerei sowie Erschließung neuer Absatzmöglichkeiten, Umbau eines nicht mehr genutzten Krabbensiebgebäudes für die Direktvermarktung und für eine Ausstellung zur Fangtechnik und Fischfauna im Nationalpark (Gemeinde Nordholz)
- Ausstellungs- und Informationszentrum „MoorIZ“ (Samtgemeinde Sietland)
- Touristisch-maritime Gestaltung im Rahmen des städtebaulichen Vorhabens „Alter Fischereihafen Cuxhaven“
- Vernetzung "Großes Moor" Bokel, Hollen- Heise, Stotel Bremerhaven; Erweiterung des Freilichtmuseums "Jan vom Moor und Klappstau". Anlage des Leinepfads (Treidelpatt). Darstellung des Torfwegs (Abbau bis Verschiffung mit dem Torfkahn) nach Bremerhaven bzw. zur Ziegelei in Stotel auf Schrifttafeln.
- Hafenerneuerung Sandstedt
- Sportbootanleger Dedesdorf
- Wasserwandern, Kanutouren (Lune, Geeste)
- Maritime Lebenswelten: Fischereimuseum & Wrackmuseum (Stadt Cuxhaven)
- Erfolgreich umgesetzt wurden bereits wassertouristische Maßnahmen im Bereich der Samtgemeinde Hemmoor in Kooperation mit der AG Osteland.

4.3.3 Oste

Als „Lobby für die Oste“ versteht sich die 2004 gegründete *Arbeitsgemeinschaft Osteland e.V.*, die sich für die Förderung von Natur- und Denkmalschutz und die Entwicklung eines naturverträglichen Tourismus im Osteland einsetzt. Unter dem Namen "Blaues Netz Oste" ist 2010 der *Osteland-Arbeitskreis Schifffahrt und Gewässer* gegründet worden, dem Wassersportler und Wassertouristiker, Sportfischer und Naturschützer angehören. Der Arbeitskreis hat einen Hafenführer veröffentlicht und eine Imagekampagne "Lust auf Osteland" ins Leben gerufen (www.blaues-netz-oste.de). Folgende Projekte werden verfolgt und realisiert:

- Bau öffentlicher Anleger an der Oste,
- Anleger für größere Fahrgastschiffe in Hemmoor,
- Anleger Geesthof Hechthausen/Klingt,
- Wasserwandern auf der Oste,
- Leihkajaks, Leihfahrräder, Transporttrailer, Anlegestellen,
- Wohnboote auf der Oste mit Anlegern und Bewirtungsmöglichkeiten durch Restaurants,
- Erweiterung der gesetzlichen Bestimmungen für größere Boote,
- Erweiterung von Übernachtungskapazitäten an privaten Anlegern entlang der Oste.

4.3.4 Medem, Emmelke, Geeste, Elbe-Weser-Schifffahrtsweg

Rund 90.000 Euro wurden für die Realisierung des **Leader-Projekts Wasserwandern auf der Geeste und Lune** bereitgestellt. Davon übernahm die EU 61.000 Euro, den Rest trugen drei Gemeinden für den im August 2010 eingeweihten Bau entlang einer fünf Kilometer langen Strecke mit sechs Ein- und Ausstiegsstellen an der Lune (Beverstedt und Loxstedt) und zwei Einrichtungen an der Geeste (Gemeinde Schifffdorf). In der Samtgemeinde Hemmoor gibt es Angelsportgewässer, der **Tauchsport** hat sich am Kreidesee etabliert, ein kleines Strandbad, weitere Wassersportmöglichkeiten und die Fahrgastschifffahrt erweitern das touristische Angebot. In der Samtgemeinde Sietland werden Kanutouren und historische **Kahnfahrten** auf einem der zahlreichen Gewässer des „Landes unter dem Meeresspiegel“ angeboten. Aber auch Angeln und die Fahrgastschifffahrt von Otterndorf nach Ihlienworth spielen eine große Rolle. In der Samtgemeinde Hadeln ist das wassertouristische Angebot bereits gut entwickelt und durch die Lage Otterndorfs an der Elbmündung mit dem typischen Nordseeklima stark maritim geprägt. Hier stehen „Strand- und Badeurlaub“ neben „Segeln“, „Kanufahren“, „Surfen“ und „Fahrgastschifffahrt“ im Vordergrund. Die Samtgemeinde Am Dobrock hat vor allem wassertouristische Angebote für „junge“ Gäste zu bieten, wie zum Beispiel eine Wasserskianlage und ein Segelrevier. Im Naturraum Wingst lässt sich am Besten die Verbindung von „Naturerlebnis“ und „Wasser“ erfahren, wie zum Beispiel rund um das Naturschutzgebiet Balksee - hier werden bereits geführte Wanderungen angeboten und das „Natureum Niederelbe“ befindet sich in unmittelbarer Nähe. Auch verschiedene Veranstaltungen, wie z.B. das „Lütt Hafenfest“ in Neuhaus, das Deichfest in Neuhaus oder die Herbstregatta in Oberndorf bieten sich zur Einbeziehung in eine wassertouristische Gesamtkonzeption an. Eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen, die Bestandteil des Leitprojektes **WasserWelten** sind, zeigt den hohen Stellenwert des Wassertourismus für die **Hadelner Region**. Das Leitprojekt WasserWelten beinhaltet sowohl bauliche Maßnahmen, wie die Anlage eines Zeltplatzes und einer Gastronomie in der Gemeinde Odisheim, die Wiederinbetriebnahme der historischen Fähre Klint - Kranenburg als auch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen, wie die Erstellung einer Wasserwander- und Angeltourismuskarte für die Oste und die Hadelner Region.

Der Elbe-Weser Schifffahrtsweg, im Eigentum des Landes Niedersachsen und der NLWKN, wird durch drei Projektziele qualifiziert:

- Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Schleusenbetriebes mit reibungslosem Schiffsverkehr und ausreichender Gewässertiefe
- Gewährleistung ausreichender Vorflut für die Marsch-, Geest- und Moorflächen bei gleichzeitigem Hochwasserschutz durch sichere Kanaldeiche
- Verbesserung des Naturschutzes und entsprechender Landschaftspflege bei allen durchzuführenden Unterhaltungs- und Neubaumaßnahmen

4.3.5 Weser zwischen Mündung und Nienburg

Das herausragende und mittlerweile realisierte Tourismusprojekt an der Weser in Bremerhaven ist das Entwicklungsareal „Havenwelten Bremerhaven“, das ein hoch attraktives maritimtouristisches Angebot darstellt. Um den maritimen Charakter der Havenwelten Bremerhavens noch intensiver erlebbar zu machen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Deutsches Schifffahrtsmuseum attraktiver gestalten, Modernisierung Schaufenster Fischereihafen, Touristische Nutzung der Hafenreviere (Floating Houses, Wassertaxis), Bessere Anbindung des Kreuzfahrtterminals, Ausbau des überregionalen Radwegenetzes, Sail Bremerhaven, Großseglertreffen alle fünf Jahre (2010, 2015 ...).

Die Freie und Hansestadt Bremen ist seit etwa einem Jahrzehnt dabei, ihre Qualitäten als Stadt am Fluss neu zu definieren. Dies gilt insbesondere für die Bereiche Freizeit und Tourismus. Mit dem Ausbau der Weserpromenade in der Innenstadt, in Gröpelingen, in Vegesack sowie in der Überseestadt, dem Ausbau des Vegesacker Hafens zu einem Museums- und Freizeithafen sowie mit dem neuen Liegeplatz des Schulschiffes Deutschland wurde die Weser als Lebensader der Stadt und in ihren historischen Bezügen wieder erlebbar gemacht und mit der Umgestaltung der oberen und unteren Schlachte durch vielfältige Gastronomieangebote aufgewertet. Der Infrastrukturausbau wird durch überregionale Veranstaltungen bereichert. Auch hierbei soll das Thema Wasser eine größere Bedeutung erhalten: Veranstaltungen wie das Festival Maritim in Vegesack oder Bremen maritim in der Innenstadt sollen weiter entwickelt werden.

Ergänzend zu dem Infrastrukturausbau entlang der innerstädtischen Bremer Wasserlagen verfolgt das Projekt „**Wasserwanderoute Unterweser**“, getragen vom touristischen Verbund Region Unterweser, das Ziel einer Verknüpfung, Qualitätsverbesserung und Vermarktung von wassertouristischen Angeboten entlang der Unterweser und deren Nebenflüssen, um die Wasserwanderoute von Bremen bis zur Mündung in die Nordsee für Motorbootfahrer, Segler aber auch Kanuten erlebbar zu machen. Bereits seit dem Jahr 2008 haben sich rund 50 Vereinshäfen an der Weser in einem Freihafenverbund zusammengeschlossen, um den Mitgliedern von Gastvereinen kostenlose Liegeplätze zu bieten. Eine Angebotserweiterung für weitere wassertouristische Zielgruppen ist dennoch geboten. Im Zuge des Projektes ist geplant, bestehende wassertouristische Infrastruktureinrichtungen zu qualifizieren bzw. zu erweitern, ein wassertouristisches Informationssystem (Gelbe Welle) einzuführen sowie die Angebote auf verschiedenen Werbeplattformen gemeinschaftlich zu präsentieren. Die Wasserwanderoute Unterweser könnte in den Leader-Gebieten Wesermarsch, Wesermünde Süd und Osterholz als gemeinsames Förderprojekt abgewickelt werden. Eine Kooperation mit Bremerhaven, Bremen und weiteren Kommunen in der Metropolregion Oldenburg-Bremen wird angestrebt. Die für das Projekt notwendige Klärung der wassertouristischen Infrastrukturmaßnahmen soll in einer Bestandsaufnahme über die bestehenden und fehlenden Anleger und Einrichtungen durch eine umfassende Befragung der Anlagen- und Hafenbetreiber, der ortsansässigen Wassersportvereine sowie der Wassersportler und Wassertouristen erfolgen. Wassertouristische Informationen veröffentlicht der Verbund auf seiner Internetseite www.region-unterweser.de.

Ems, Ems-Jade-Kanal, Nordgeorgsfehnlkanal im Nordwesten

Unter dem Motto *Boat & Bike* werden kombinierte Angebote mit dem Fahrrad (zum Bootsanleger in Wapetersiel) und mit dem Kanu (die Jade entlang) und wieder mit dem Fahrrad zurück offeriert. Zwischen der Nordseebucht "Jadebusen" und der Parklandschaft Ammerland werden Kanutouren in der Natur- / Kulturlandschaft im nördlichen Bereich des "Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer" angeboten und als Paddeln & Umwelt über den Kanu Verleih Jade vermarktet.

4.3.6 Hunte

Auf Initiative der Regionalentwicklung der Stadt Oldenburg wurde 2005 eine Arbeitsgemeinschaft mit Anrainern und anderen Beteiligten gebildet. Mit dem Projekt Kanutourismus soll der Tourismus an und auf der Hunte zwischen Wildeshausen bis Oldenburg so gestaltet und gelenkt werden, dass der Schutz von Flora und Fauna gewährleistet und langfristig gesichert wird. Kanuten ebenso wie Radfahrer und Wanderer werden über die Besonderheiten der landschaftlichen Umgebung informiert und so für ein naturverträgliches Verhalten sensibilisiert. Projektpartner sind der Landkreis Oldenburg mit der Unteren Naturschutzbehörde, die Anrainer-Kommunen Wardenburg, Hatten, Großenkneten, Dötlingen und Wildeshausen, der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen, die Tourismusorganisationen der beteiligten Kommunen, der Zweckverband Naturpark Wildeshauser Geest, die Bundesvereinigung Kanutouristik, die örtlichen Kanuveranstalter, die Hunte Wasseracht und die Ländliche Erwachsenenbildung. Das Projekt wird finanziell gefördert aus Erträgen von BINGO, der Umweltlotterie und Mitteln aus dem Naturparkfonds: die Kofinanzierung erfolgt durch Beiträge der Anrainer und der Wasser- und Bodenverband Hunte Wasseracht. Im Bereich der mittleren Hunte im Abschnitt zwischen Barnstorf und Wildeshausen gibt es insgesamt sieben Ein- und Ausstiegsstellen, alle in der Nähe der Wehre. Zudem laden sieben Informationstafeln entlang der Hunte ein, den Fluss und das Flussleben genauer kennen zu lernen. Die Finanzierung des Wasserwanderlehrpfads im Abschnitt „Mittlere Hunte“ erfolgte aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und des Landes Niedersachsen. Die Kofinanzierung erfolgte durch Beiträge der Anrainerkommunen.

In Bezug auf die wassertouristische Entwicklung des Untersuchungsgebiets wurde vom Büro KORIS folgende SWOT Analyse vorgenommen:

Stärken

- Kanuanbieter und Kanuclubs in der Region
- ausreichende Breite und Tiefe für den Kanusport
- ganzjährige Befahrbarkeit zwischen Diepholz und Colnrade
- fast Stillwassercharakter (Anfänger und Familien)
- wassertouristische Infrastruktur insbesondere an der Lohne (Stege), z.T. Treppenanlagen an der Hunte
- ausreichend Versorgungsmöglichkeiten in unmittelbarer Flussnähe
- ausreichend Übernachtungsmöglichkeiten in Flussnähe, darunter zwei Campingplätze
- attraktive Sehenswürdigkeiten und Freizeitangebote, insbesondere im Bereich Naturerlebnis
- zahlreiche Rad- und Reitwege als Anknüpfungsmöglichkeiten für Kombiangebote
- landschaftsgebundener Tourismus und Wassertourismus als wichtiges Tourismussegment der Region
- Planungen zu Renaturierung und Umbau der Wehre
- gute Verkehrserschließung

Schwächen

- teilweise schwierige Befahrbarkeit zwischen Dümmer und Diepholz- Hengemühle aufgrund von Verkrautung
- Größtenteils ausgebauter und naturferner Zustand
- kritisch belastetes Gewässer (Gewässergüteklasse II – III)
- Geringer und wenig abwechslungsreicher Uferbewuchs
- 14 Wehre (nur 2 befahrbar)
- fehlende wassertouristische Infrastruktur (Anleger) insbesondere an der Hunte ab Diepholz
- vorhandene Treppenanlagen stark zugewachsen

4.3.7 Aller

Entlang der Aller im Südosten der Metropolregion schließt sich die Region Aller-Leine-Tal an. Sie dient der interkommunalen Zusammenarbeit sowie einem verbesserten Regionalmarketing. Die Gemeinde Dörverden im Landkreis Verden gehört sowohl der Metropolregion als auch der Region Aller-Leine-Tal an. Der Zweckverband Aller-Leine-Tal hält eine Themenkarte zum Wasserwandern mit detaillierten Informationen zu Infrastruktur, Sehenswürdigkeiten und Übernachtungsmöglichkeiten bereit.

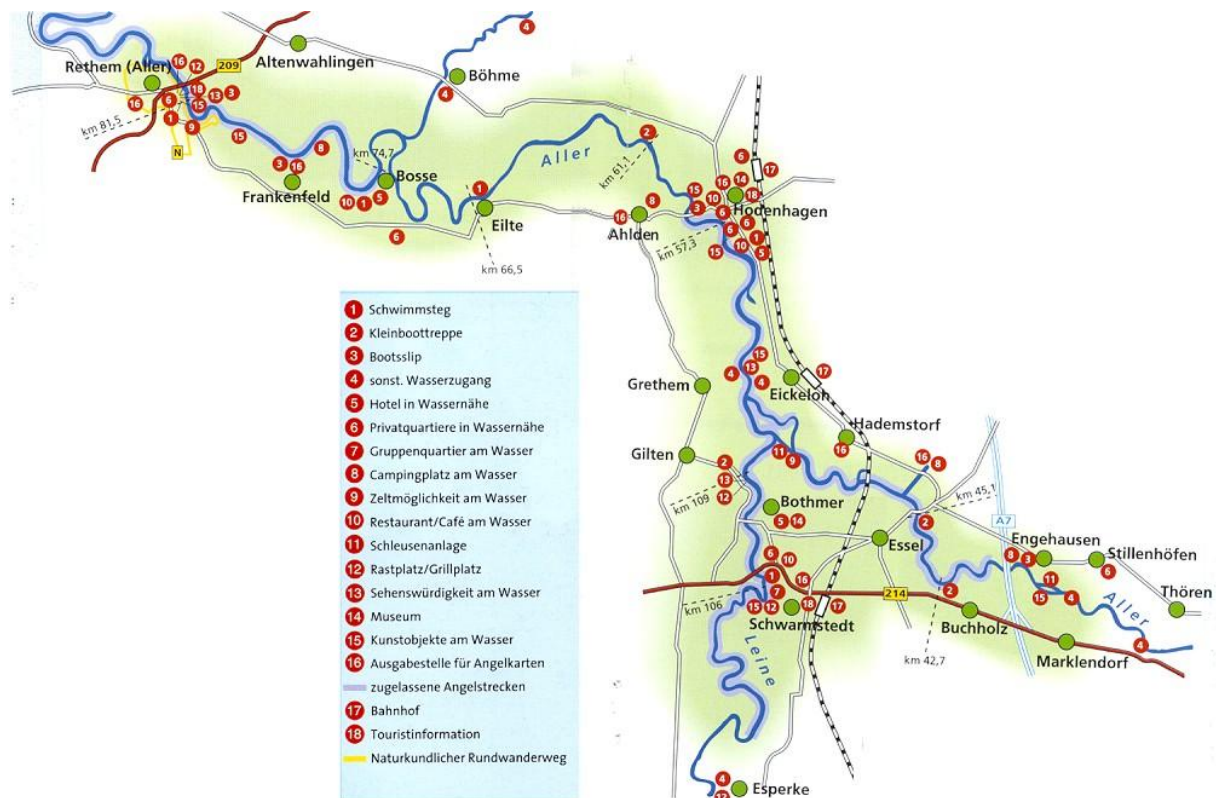


Abb . 52: Wasserwanderkarte Aller-Leine-Tal

(<http://www.aller-leine-tal.de/wDeutsch/tourismus/aktivitaeten/wasserland/wasserwanderkarte.shtml>)

Der Zweckverband bietet Pauschalangebote wie „Mit Paddel und Pedal“ sowie eine „3-Flüsse-Padeltour“ an. Neben Floßfahrten gibt es auch Angebote für Angler.

Im Jahr 2007 wurde für die Region Aller-Leine-Tal ein REK für die Jahre 2007 – 2013 erstellt, für das Fördermittel aus dem LEADER-Programm der EU gewährt wurden. Im Rahmen eines gemeinsamen Tourismusmarketings der beteiligten Gebietskörperschaften wird vorgeschlagen, die Region über bestimmte Themen, wie Radtourismus, Reiten und „Flusserlebnis Aller“ zu profilieren (KoRiS 2007, S. 63 ff.). Im Hinblick auf den Wassertourismus wird festgestellt, dass hier noch erheblicher Optimierungsbedarf besteht. Es wird vorgeschlagen, die Angebote weiter auszubauen, zu ergänzen und qualitativ aufzuwerten (KoRiS 2007, S. 65f.):

- Kanutourismus auf der Aller: Kanutaxi, Biwak- und Rastplätze, Sanitäranlagen,
- Bootshafen in Winsen/Aller, Ausbau des Leine-Hafens in Schwarmstedt, Hafen in Hodenhagen in der Meißemündung und Bau von Bootsanlegern, z.B. in Wietze und Hambühren,
- Wasserland Aller-Leine-Tal – Fähr- und Floßmarketing sowie gemeinsamer Internetauftritt "Flusserlebnis Aller-Leine-Tal".

4.3.8 Wümme

Unter dem Motto "Entdecken - Erleben - Schützen" steht das Programm „Erlebnisraum Natur“ entlang der Wümme seit Mitte der 90er Jahre für die Verbindung von Naturschutz und Naturerleben in Bremen. Den Blick für die besondere Schönheit und Vielfalt der Bremer Natur und deren naturkundliche Bedeutung zu öffnen, sie für den einzelnen Besucher erlebbarer zu machen, ohne die hier lebenden Tiere und Pflanzen zu stören, ist hierbei eines der grundlegenden Ziele.

4.3.9 Hamme

Die Hamme wird initiativ von zwei sich möglicherweise entgegenstehenden Projekten beplant:

- Die Initiative zur Reaktivierung des Hamme-Oste-Kanals setzt sich für die Erschließung des Hamme-Oste-Gebietes ein und für den sanften Wassertourismus mit ausreichender Wassertiefe bis mind. 1,5 m, die Schaffung von Anlegestellen in dörflichen Bereichen zur Versorgung oder bei touristischen Attraktionen wie Landesmuseen, Moor- und Natur-Lehrpfaden und Haltepunkten der historischen Landwege (Moor-Express). Die durchgehende Wiederherstellung der Schiffbarkeit des Kanals zwischen Hamme und Oste für Motorboote, Hausboote, Segelschiffe mit gelegtem Mast, sowie kleine Traditions- und Fahrgastschiffe mit elektrischen Antrieben steht im Mittelpunkt der Initiative.
- Die Hamme wird mit einem Sonderkonzept für ortsansässige Boote und Yachten neu beplant. Zum Hintergrund: Auf einer Fläche von 27 Quadratkilometern ist die untere Hamme Niederung zwischen Osterholz-Scharmbeck, Worpswede und Ritterhude für rund 17 Millionen Euro renaturiert worden mit der Maßgabe, dieses Gebiet künftig unter Naturschutz zu stellen. Das wiederum bedeutet erhebliche Einschränkungen für den Wassertourismus, der auf bestimmten Fahrwasserabschnitten künftig kontingentiert bzw. verboten ist. Die Hamme ist nach dem Sonderkonzept in drei Abschnitte unterteilt: von Ritterhude Schleuse bis Tietjens Hütte bleiben die Befahrensregelungen wie gehabt bestehen, von Tietjens Hütte bis Neu Helgoland gilt ab 2011 ein Befahrensverbot für Motorboote, die nicht in der Region registriert sind und im dritten Abschnitt zwischen Neu Helgoland und Teufelsmoorstraße gilt nächtliches Fahrverbot. (Osterholz Kreisblatt, 20. April 2010).

4.4 Bewertung des Konfliktes Naturschutz – Wassertourismus

Der Wassertourismus gilt im Allgemeinen als naturverbundene Sport- und Erholungsart, die naturbelassene Landschaften in der freien Natur bevorzugt. Dies führt zu Interessenskonflikten, denn alle Aktivitäten an und auf Meeren, Fließ- und Stillgewässern berühren einen auf Störungen sehr empfindlich reagierenden Naturraum. Als aktuelles Beispiel für solch einen Interessenkonflikt kann die Diskussion über zeitlich befristete Ausweisung von Kitesurfer-Revieren im Wattenmeer herangezogen werden.

Die naturräumlichen Gegebenheiten bestimmen die Attraktivität der Region und damit in der Folge die Attraktivität für den Wassertourismus. Nicht nur die Gewässerlandschaft, sondern auch angrenzende Landschaftsräume sind dabei von großer Bedeutung. Viele Wassersportler, insbesondere Segler, Kanuten und Ruderer legen großen Wert auf eine unberührte Natur und gleichzeitig werden Naturräume durch eine sorglose, unbedachte Nutzung und durch Zunahme der Wassersportaktivitäten belastet.

Folgende Trends werden im Zusammenhang mit dem Wassersport derzeit beobachtet und im Praxisleitfaden „Wassersport und Naturschutz“ (AÜBE 2004) zusammengefasst:

- Zunahme von in der Natur betriebenen Wassersportarten
- Zunahme der Raumansprüche für die Ausübung der Sportarten
- zunehmende Technisierung (Geräteeinsatz)
- abnehmender Infrastrukturbedarf bei Wassersportarten
- Ausübung ohne umfangreiche Vorkenntnisse und Ausbildung möglich
- große Zuwachsraten in den letzten Jahren
- zunehmende Individualisierung im Wassersport
- starke Kommerzialisierung
- starke Orientierung an Modetrends

Dass Wassertourismus und Naturschutz durchaus zusammen passen, zeigen einige Konzepte von Großschutzgebieten und Naturlandschaften. Sie vereinbaren eine nachhaltige und umweltverträgliche Regionalentwicklung mit dem Tourismus, der Landnutzung, der wirtschaftlichen Entwicklung sowie der ökologischen Verträglichkeit. Der Naturschutz erhält dauerhaft naturräumliche Potenziale. In den meist dünn besiedelten, strukturschwachen Regionen des Landes entwickeln sich die nationalen Naturlandschaften (Großschutzgebiete) zu einem wesentlichen Wirtschaftsfaktor vor allem im Bereich Tourismus und Landwirtschaft. Hierbei sind jedoch folgende Kriterien zu beachten:

- Naturschutz und Wassersport - Interessenkonflikte
- Naturschutz ist Chance und Einschränkung für den Wassersport
- Naturverträglicher Wassersport abhängig vom individuellen Verhalten der Wassersportler
- Rahmenbedingungen für konfliktarmen Wassersport müssen geschaffen werden (Infrastruktur, Befahrungsregelungen, Entflechtung und Konzentration auf Grundlage eines Wassertourismuskonzeptes)

Der Schutz der Natur hat in der Metropolregion Bremen-Oldenburg aufgrund zahlreicher Schutzgebiete und insbesondere im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer eine große Bedeutung. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, sollten drei Arten von Maßnahmen und Instrumente genutzt werden (BKT 2005):

- Rechtliche Maßnahmen, gesetzliche Verbote, welche zu vollständigen Befahrungsverboten und Befahrenseinschränkungen führen,
- freiwillige Selbstbeschränkung,
- Besucherlenkung und Information.



Abb. 53: Internetseite von „Hunte-Natur“.

Rechtliche Maßnahmen und gesetzliche Verbote sollten nur die letzte Möglichkeit sein, um einen Schutz der Natur zu gewährleisten. So gibt es heute schon etwa 100 Befahrensregeln für das Land Niedersachsen. Dies führt teilweise zu Verwirrung, weil zwischen ganzjährigem und zeitweiligem Befahrungsverbot, ganzjährigen und zeitweiligen Uferbetretungsverboten, Befahrungsverbote abhängig von Wasserständen, Größe der Boote oder Größe von Gruppen sowie Nachtfahrverboten, Übernachtungsverboten, Anlegeverboten, freiwilligen Selbstbeschränkungen usw. unterschieden werden muss und teilweise auch Unverständnis herrscht über nicht nachvollziehbare Maßnahmen.

Daher ist die Besucherlenkung und Information erst einmal das wichtigste Instrument, um den Wassersportler über generelle Regeln oder über regionale Besonderheiten zu informieren und entsprechend zu lenken. Internetseiten wie z.B. www.hunte-natur.de (Abb. 53) sind dafür ein gutes Beispiel. Noch sinnvoller ist, direkt beim Kanuverleiher über Befahrensregeln bzw. Verhaltensregeln informiert zu werden. Generell sind die 10 goldenen Regeln für Wassersportler, die von den Wassersportverbänden des Deutschen Sportbundes und des deutschen Naturschutzinges bereits 1980 erarbeitet wurden, nach wie vor aktuell und gültig:

- **Sensible Bereiche:** Meiden Sie das Einfahren in Röhrichtbestände, Schilfgürtel, Ufergehölze und in alle sonstigen dicht und unübersichtlich bewachsenen Uferpartien. Meiden Sie darüber hinaus Kies-, Sand- und Schlammflächen (Rast- und Aufenthaltsplatz von Vögeln) und Ufergehölze. Meiden Sie auch seichte Gewässer (Laichgebiete), insbesondere solche mit Wasserpflanzen.
- **Abstand halten:** Halten Sie einen ausreichenden Mindestabstand zu Röhrichtbeständen, Schilfgürteln und anderen unübersichtlich bewachsenen Uferpartien sowie Ufergehölzen - auf breiten Flüssen beispielsweise 30 bis 50 Meter. Halten Sie einen ausreichenden Mindestabstand zu Vogelansammlungen auf dem Wasser, wenn möglich mehr als 100 Meter.
- **Naturschutzgebiete:** Befolgen Sie in Naturschutzgebieten unbedingt die geltenden Vorschriften. Häufig ist Wassersport in Naturschutzgebieten ganzjährig, zumindest zeitweilig, völlig untersagt oder nur unter ganz bestimmten Bedingungen möglich. Wildwasserfahrer dürfen unter keinen Umständen das Flussbett verändern, etwa durch Ausräumen störender Felsbrocken.
- **Feuchtgebiete:** Nehmen Sie in „Feuchtgebieten internationaler Bedeutung“ bei der Ausübung von Wassersport besondere Rücksicht. Diese Gebiete dienen als Lebensstätte seltener Tier- und Pflanzenarten und sind daher besonders schutzwürdig.
- **Starten und Anlanden:** Benutzen Sie beim Landen die dafür vorgesehenen Plätze oder solche Stellen, an denen sichtbar kein Schaden angerichtet werden kann.
- **Lebensräume:** Nähern Sie sich auch von Land her nicht Schilfgürteln und der sonstigen dichten Ufervegetation, um nicht in den Lebensraum von Vögeln, Fischen, Kleintieren und Pflanzen einzudringen und diese zu gefährden.
- **Im Watt:** Laufen Sie im Bereich der Watten keine Seehundbänke an, um die Tiere nicht zu stören oder zu vertreiben. Halten Sie mindestens 300 bis 500 Meter Abstand zu Seehundliegeplätzen und Vogelansammlungen und bleiben Sie hier auf jeden Fall in der Nähe des markierten Fahrwassers. Fahren Sie hier mit langsamer Fahrstufe.
- **Beobachtung:** Beobachten und fotografieren Sie Tiere möglichst nur aus der Ferne.
- **Sauberes Wasser:** Helfen Sie, das Wasser sauber zu halten. Abfälle gehören nicht ins Wasser, insbesondere nicht der Inhalt von Chemietoiletten. Diese Abfälle müssen genauso wie Altöle in bestehenden Sammelstellen der Häfen abgegeben werden. Benutzen Sie in Häfen selbst ausschließlich die sanitären Anlagen an Land. Lassen Sie beim Stillliegen den Motor Ihres Bootes nicht unnötig laufen, um die Umwelt nicht zusätzlich durch Lärm und Abgase zu belasten.
- **Information:** Machen Sie sich diese Regeln zu eigen und informieren Sie sich vor Ihren Fahrten über die für Ihr Fahrtgebiet bestehenden Bestimmungen. Sorgen Sie dafür, dass diese Kenntnisse und Ihr eigenes vorbildliches Verhalten gegenüber der Umwelt auch an die Jugend und vor allem an nichtorganisierte Wassersportler weitergegeben werden.

4.4.1 Fazit

Die Lenkung von Touristen ist ein wichtiges Instrument für den Naturschutz, da auch ein natursensibel ausgeführter Wassersport bei hoher Frequentierung des Gewässerökosystems die Schutzgüter belasten kann. Ein Leitsystem kann auch dazu dienen, auf Alternativrouten aber auch auf Biwak- und Picknickplätze hinzuweisen, um den Naturhaushalt nachhaltig zu sichern ohne den Wassersport unterbinden zu müssen. Die Erarbeitung von wassertouristischen Nutzungskonzeptionen wie auch die Realisierung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen für den Wassertourismus und -sport sollte daher neben den Belangen des Hochwasserschutzes nur im Einklang mit der Gewässerökologie und dem Naturschutz erfolgen. Dabei sind internationale Vereinbarungen und nationale Gesetze und Verordnungen wie z.B. die EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie einzuhalten.

5 ERMITTLUNG MÖGLICHER FÖRDERMITTELQUELLEN

Der Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten bietet sich die Chance, die von der UNESCO geforderte Entwicklung einer nachhaltigen Tourismusstrategie zu nutzen und das Spektrum des Naturtourismus zu erweitern und zu verbessern. Das Land Niedersachsen fördert mit dem seit kurzem erworbenen Welterbetitel den naturnahen Tourismus durch Integration von Naturverträglichkeit, Naturerlebnis und Nachhaltigkeit in einem Partnernetzwerk unter Beachtung der Schutzziele des Nationalparks.

5.1 EU Förderung 2007 - 2013

5.1.1 Profil

Zur Umsetzung der gemeinsamen Agrarpolitik hat die EU den Europäischen Landwirtschaftsfond für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER) eingerichtet. Die Umsetzung auf Landesebene (in diesem Fall Niedersachsen und Bremen) erfolgt durch PROFIL (Programm zur Förderung im ländlichen Raum Niedersachsen und Bremen 2007-2013). PROFIL fördert die Landwirtschaft und die Entwicklung der ländlichen Regionen. Dabei wird auf einen integrierten Ansatz gesetzt, der soziale, wirtschaftliche und ökologische Funktionen berücksichtigt. Es gibt vier Schwerpunkte, wovon die Schwerpunkte 2, 3 und 4 u.U. für wassertouristische Themen relevant sein könnten. Maßnahmen zur Verbesserung der Umwelt und Landschaft (Schwerpunkt 2) können die Region als Tourismusdestination aufwerten. Schwerpunkt 3 bietet darüber hinaus Fördermöglichkeiten für konkrete Maßnahmen zur Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft und zur Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum. Hervorzuheben ist hier die Förderung zur Steigerung der Attraktivität der Orte für Tourismus und Naherholung und das Schaffen von außerlandwirtschaftlichen Einkommensmöglichkeiten. Ferner werden Vorhaben zur Verbesserung der Erlebnisqualität von Natur und Landschaft unterstützt. Schwerpunkt 4 befasst sich mit dem LEADER-Ansatz, der allerdings nicht im Land Bremen angeboten wird.

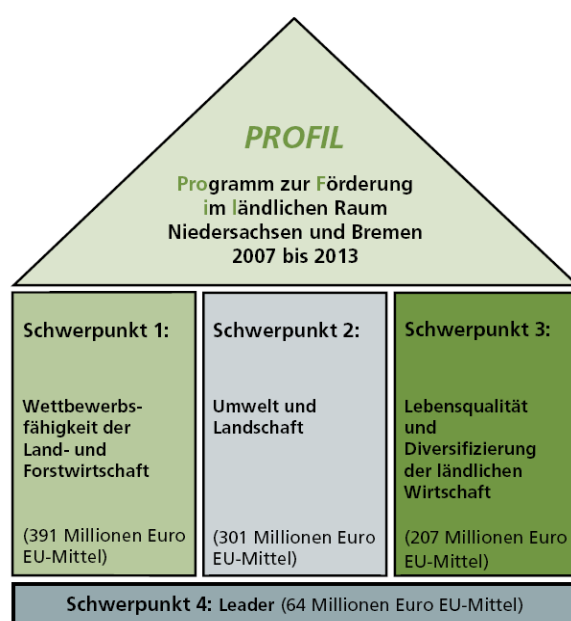


Abb . 54: Ziele und Schwerpunkte von PROFIL (Quelle: MLEVL 2010).

LEADER zielt darauf ab, in Kooperation mit privaten und öffentlichen Akteuren ein regionales Entwicklungskonzept (REK) zu erarbeiten. In Niedersachsen wurden 32 Regionen ausgewählt, die jeweils ca. 2 Mio. € für die Umsetzung des jeweils erarbeiteten REK erhalten.

In der Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten sind folgende LEADER-Regionen geführt:

- Nordseemarschen
- Wesermarsch in Bewegung
- Wildeshauser Geest
- Kulturlandschaften Osterholz
- Wesermünde-Nord und -Süd
- Hadlerregion
- Moorexpress Stader Geest
- Aller-Leine-Tal
- Vogelpark-Region
- Gesundregion Wümme-Wieste-Niederung

5.1.2 EFRE

Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) ist ein wichtiger Strukturfond, der für den wirtschaftlichen Aufholprozess schwächeren Regionen sorgen soll. EFRE finanziert:

- Direkte Hilfen bei Investitionen von Unternehmen (besonders kleiner und mittlerer Unternehmen) zur Schaffung von dauerhafter Beschäftigung, z.B. im Tourismussektor;
- Infrastrukturen, insbesondere im Zusammenhang u. a. mit Transport;
- Finanzierungsinstrumente (Risikokapitalanlagen, Fonds für regionale Entwicklung, etc.) zur Unterstützung der regionalen und lokalen Entwicklung und zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen Städten und Regionen, z.B. Vernetzung von touristischen Regionen.

Die Metropolregion verfolgt das Ziel, „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ zu verbessern. Im Rahmen dieses Ziels liegen die Prioritäten u. a. in folgenden Themenbereichen:

- Umwelt und Risikoprävention: Wiedernutzbarmachung verseuchter Gebiete, Stimulierung der effizienten Energienutzung, Förderung von sauberen öffentlichen Verkehrsmitteln in den Städten und Ausarbeitung von Plänen für die Prävention und den Umgang mit natürlichen und technologisch begründeten Risiken;
- Zugang zu Transportdienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse.

Der Transport mit umweltfreundlichen Wasserfahrzeugen kann hier gefördert werden oder auch die Entwicklung von Wassergrundstücken, die zunächst dekontaminiert werden müssen.

5.2 Förderung des Landes Niedersachsen

5.2.1 Förderung des Küsten- und Inselschutzes

Die Förderung des Küstenschutzes dient der Abwehr von Naturkatastrophen sowie der Erhöhung der Sicherheit an den Küsten, auf den Inseln und an den fließenden oberirdischen Gewässern im Tidegebiet gegen Überflutung und Landverluste durch Sturmfluten und Meeresangriff. Küstenschutz bedeutet für die Menschen in der Region elementaren Schutz des Lebens und der wirtschaftlichen Lebensgrundlage. Hafenplanungen müssen Küstenschutzbelange berücksichtigen und umgekehrt sollen Baumaßnahmen von Wehren und Schleusen die Ansprüche von Wasserwanderern bedenken. Folgende Maßnahmen, einschließlich der für die jeweils erforderlichen Planungen und Erhebungen, sind förderfähig:

- Neubau, Verstärkung und Erhöhung von Hochwasserschutzwerken einschließlich notwendiger Wege (Deichverteidigungs- und Treibselräumwege) und Befestigungen,
- Sperrwerke und sonstige Bauwerke in der Hochwasserschutzlinie,
- Buhnen, Wellenbrecher und sonstige Einbauten in See,
- Vorlandarbeiten vor Seedeichen bis zu einer Tiefe von 400 m,
- Sandvorspülungen und Uferschutzwerke.

Zielgruppe:

- Zuwendungsempfänger können das Land, sonstige Körperschaften des öffentlichen Rechts oder Unterhaltungspflichtige an Gewässern sein.
- Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss im Rahmen der Projektförderung als Anteilfinanzierung in Höhe von bis zu 100% gewährt.

5.2.2 Förderung der Fließgewässerentwicklung

Mit der Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen der Fließgewässerentwicklung verfolgt das Land Niedersachsen den Zweck, die Dynamik, Struktur und Funktionsfähigkeit von Fließgewässerlandschaften wieder herzustellen und zu erhalten. Die Grundlage der Förderung ist die Richtlinie vom 22.11.2007, Nds. MBl. Nr. 50/2007, Seite 1525ff.

- Naturnahe Umgestaltungen im Gewässer-, Böschungs- und Talauenbereich,
- Anlage von Gewässerrandstreifen und Schutzpflanzungen zur Verminderung von Stoffausträgen und von Bodenabtrag,
- Beseitigung und Umgestaltung ökologischer Sperren,
- Planungen (Machbarkeitsstudien, Variantenuntersuchungen, Genehmigungs- und Ausführungsplanungen),
- Zweckforschungen (Langzeitbeobachtungen, Funktionskontrollen) und Einzelfalluntersuchungen (Datenerhebungen, Beweissicherungen),
- Entschädigungs- bzw. Ablösezahlungen an Eigentümer sowie Inhaber von bestehenden Rechten,
- sonstige zur Durchführung der Maßnahmen zwingend erforderliche Aufwendungen, die im sachlichen Zusammenhang mit den vorgenannten Maßnahmen stehen.

Hierbei sind besonders die Erhöhung der Attraktivität von Gewässern für Wassersportler und Touristen sowie der ökologisch verträgliche Ausbau von Flussabschnitten bedeutsam.

Zielgruppe:

- Zuwendungen werden ausschließlich an juristische Personen des öffentlichen Rechts gewährt.
- Die Zuwendung beträgt insgesamt bis zu 90 % v.H. der zuwendungsfähigen Ausgaben. In besonders begründeten Einzelfällen kann nach Zustimmung des Umweltministeriums eine Vollfinanzierung gewährt werden. Dieses gilt nicht für Gebietskörperschaften.

5.2.3 Förderung des Hochwasserschutzes im Binnenland

Mit der Förderung des Hochwasserschutzes im Binnenland verfolgt das Land Niedersachsen das Ziel, die nachhaltige Entwicklung des Landes und dabei insbesondere des ländlichen Raumes zu stärken. Durch die Minimierung des Überschwemmungsrisikos werden nicht nur die Menschen in der betroffenen Region direkt vor Schaden bewahrt, sondern auch ihre wirtschaftlichen Grundlagen nachhaltig geschützt. Hochwasserschutzbauten und Talsperren sollten so gestaltet werden, dass Wassersport ermöglicht wird bzw. weiterhin möglich ist. Dabei wird eine nachhaltige Entwicklung der Tourismuswirtschaft gesichert.

Folgende wasserwirtschaftliche Maßnahmen können gefördert werden:

- Neubau und Erweiterung von Hochwasserschutzanlagen, insbesondere Deiche, Dämme sowie Hochwasserrückhaltebecken und Talsperren,
- der Rückbau von Deichen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes, insbesondere zur Wiedergewinnung von Überschwemmungsgebieten,
- im Zuge begleitender Vor- und Nacharbeiten darüber hinaus auch Tätigkeiten wie z.B.
 - Planungen (wie z.B. Machbarkeitsstudien, Variantenuntersuchungen, Hochwasserschutzpläne, Genehmigungs- und Ausführungsplanungen),
 - Zweckforschungen (wie z.B. Langzeitbeobachtungen, Funktionskontrollen),
 - Einzelfalluntersuchungen (wie z.B. Datenerhebungen, Beweissicherungen).

Zielgruppen sind Körperschaften des öffentlichen Rechts oder Unterhaltungspflichtige an Gewässern, die Zuwendungen erhalten können. Die Höhe dieser Zuwendung beträgt grundsätzlich 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Bei Maßnahmen, die im übergeordneten wasserwirtschaftlichem Interesse liegen und bei denen die Unterlieger besondere Vorteile durch die Maßnahme genießen, können ausnahmsweise bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert werden.

5.2.4 Niedersachsen-Kredit

Der Niedersachsen-Kredit fördert langfristig Investitionen und erleichtert Betriebsmittelfinanzierungen. Die Kredite werden zu günstigen risikogerechten Zinssätzen vergeben, die für die gesamte Kreditlaufzeit festgeschrieben werden können.

Antragsberechtigt sind kleine und mittlere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft (bis 20 Mio. Euro Umsatz), Existenzgründer und Freiberufler, z.B. aus der Tourismusbranche, für alle Investitionen in Niedersachsen, die einer langfristigen Mittelbereitstellung bedürfen und einen nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg erwarten lassen. Der Finanzierungsanteil reicht bis zu 100 % der förderfähigen Kosten, der Kreditbetrag rangiert zwischen 20.000 € bis 1.500.000 €.

5.2.5 Kommunale KMU-Programme

Durch kommunale KMU-Programme soll die wirtschaftliche Tätigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen und damit die Schaffung von Arbeitsplätzen gefördert werden.

Die kommunalen KMU-Programme dienen der einzelbetrieblichen Förderung in Niedersachsen. Aus regionalisierten Teilbudgets werden Projekte gefördert, die im besonderen Interesse der Regionen liegen. Projekte zur Förderung des Tourismussektors liegen im Allgemeinen im Interesse der Regionen und sind nachhaltige Investitionen, die Arbeitsplätze schaffen und sichern.

Antragsberechtigt sind Gebietskörperschaften, die eigene kommunale Förderrichtlinien aufstellen und aus den ihnen bewilligten Budgets Anträge von endbegünstigten KMU bewilligen.

- Arbeitsplatzschaffende und -sichernde Investitionen,
- Nicht-investive, aber im weiteren Sinne investitionsvorbereitende Maßnahmen,
- Umsetzungs- und Gemeinkosten (Verwaltung, Werbung, Geschäftsführergehalt, bis zu 10 %).

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss in Form einer Anteilfinanzierung zur Projektförderung gewährt. Die kommunalen Träger der Förderung setzen die Mindestbeträge und die Höchstförderbeträge innerhalb der beihilferechtlichen Höchstgrenzen selbst fest.

5.2.6 Tourismusförderung

Die Förderung erfolgt auf Grundlage der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Tourismuswirtschaft vom 17.07.2007.

Gegenstand der Förderung ist dabei:

- die Schaffung von erlebnisorientierten Infrastruktureinrichtungen, insbesondere im Bereich Natur- und Kulturtourismus,
- die Modernisierung von Infrastruktureinrichtungen, die für die jeweilige touristische Region ein besonderes Entwicklungspotenzial besitzen,
- Optimierung der touristischen Infrastruktur auf der Basis touristischer Masterpläne,
- regionale, zielgruppenorientierte oder thematische Kooperations- und Vernetzungsprojekte, die eine engere Zusammenarbeit der Regionen bewirken bzw. zur Realisierung von Investitionsvorhaben über Gemeindegrenzen hinweg beitragen, nicht-investive Projekte zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Tourismuswirtschaft.

Ein förderwürdiges Projekt muss folgende Qualitätskriterien erfüllen:

- es wirkt positiv auf regionales Wachstum und Beschäftigung und ist ökonomisch nachhaltig,
- es trägt zur Qualitätsverbesserung des touristischen Angebots bei,
- es ist innovativ,
- es befördert Kooperation und Vernetzung in der Region,
- es liegt in einem touristischen Schwerpunkt,
- es ist ökologisch nachhaltig,
- es ist sozial nachhaltig.

Dabei werden im Einzelnen folgende inhaltliche Schwerpunkte gesetzt:

1. Entwicklung touristischer Masterpläne für die zentralen touristischen Destinationen:

Diese Entwicklungskonzepte beinhalten, bezogen auf die jeweilige Region

- eine Bestands- und Potenzialanalyse,
- eine mit Marktforschungsdaten hinterlegte aktuelle Bewertung,
- Handlungsempfehlungen zur Infrastrukturausstattung, zur Produktentwicklung, zur Organisation und zum Marketing.

2. Förderung des Aktiv- und Naturtourismus, z. B. Kombination von Rad- und Wasserwandern:

- Weiterentwicklung des landesweiten Fernradwegenetzes (N-Netz),
- Fernwanderwege mit Ankerfunktion für die Region,
- überregionale bzw. regionsweite Vernetzung von Gewässern für den Wassertourismus.

3. Förderung des Kulturtourismus, z. B. entlang von Gewässern:

- Steigerung der Nutzung des kulturtouristischen Potenzials im Städtetourismus,
- Entwicklung des baulich-kulturellen und landschaftlichen Erbes (Schlösser, Parks und Gärten, historische Sehenswürdigkeiten) zu touristischen Anziehungspunkten,
- Schaffung erlebnisorientierter Kultureinrichtungen mit touristischer Bedeutung,
- Erstellung und Umsetzung projektbezogener kulturtouristischer Marketingkonzepte, Aufbau von Marketingnetzwerken, z. B. gemeinsames Marketing von Marina-Netzwerken, Publikationen von ausgewiesenen Wasserwanderrouten.

Die Abwicklung der Förderung regelt die Investitions- und Förderbank Niedersachsen GmbH (NBank).

5.2.7 Sportfördermittel

In Niedersachsen hat der Sport durch Gesetz vom 21.11.1997 die Aufnahme als Staatsziel in die Niedersächsische Verfassung gefunden, wodurch die Förderung des Sports den Rang einer öffentlichen Aufgabe erhalten hat, die vom Land und den Kommunen wahrzunehmen ist. Bewusst hat die Landesregierung einen wesentlichen Teil der Sportförderung in die Hand der Sportselbstverwaltung gegeben. Das Niedersächsische Ministerium für Inneres und Sport legt im Einvernehmen mit der Sportorganisation Förderschwerpunkte fest. Diese Sportfördermittel finanzieren u. a.:

- Vereinssportstättenbau (Neubau-, Erweiterungs-, Instandsetzungsmaßnahmen),
- Betrieb und die Unterhaltung der Akademie des Sports und anderer Sportlehrstätten.

Wassersportvereine können die notwendige Infrastruktur für die Entwicklung des Wassertourismus ergänzen. Wassersportvereine bieten oftmals öffentliche Liegeplätze, Übernachtungsmöglichkeiten und Informationsangebote für Wasserwanderer. Wassersportvereine sind außerdem Multiplikatoren, die über vielfältige Kenntnisse der Aktivitäten und Anforderungen in der Region verfügen und potenzielle Wassersportfreunde gewinnen können.

5.3 Zusammenfassung der Förderprogramme

- EU-Förderung des ländlichen Raumes und der wirtschaftlichen Diversifizierung
- Förderung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit
- Förderung von Küsten, Fließgewässern, Hochwasserschutz durch das Land Niedersachsen
- Förderung kleiner und mittlerer Unternehmen zur Arbeitsplatzsicherung
- Förderung des Tourismus
- Förderung des Sports

Quellen:

- ❖ Internetportal zur ländlichen Entwicklung in der EU Förderperiode 2007 bis 2013
- ❖ EUROPÄISCHE UNION / EU (2010):
Regionalpolitik - Info regio. Website der Europäischen Kommission.
- ❖ NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR ERNÄHRUNG, LANDWIRTSCHAFT, VERBRAUCHERSCHUTZ
UND LANDESENTWICKLUNG / MELVL (2010): Förderwegweiser PROFIL Programm zur
Förderung im ländlichen Raum Niedersachsen und Bremen 2007-2013. Hannover.

6 STRATEGIEN ZUR FÖRDERUNG DES WASSERTOURISMUS

6.1 Qualifizierung der wassertouristischen Infrastruktur

Wichtig für den Wassertourismus ist neben der infrastrukturellen Ausstattung als ein Qualitätsmerkmal auch die naturräumliche Gewässerausstattung. Grundvoraussetzung für die Ausübung und die Entwicklung des Wassertourismus in der Metropolregion Bremen-Oldenburg ist eine auf die Bedürfnisse der Wassertouristen ausgerichtete Infrastruktur. Dazu gehören unabhängig vom Bootstyp eine ausreichende Anzahl an Wasserwanderplätzen sowie Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten für Boote und Wassertouristen. So sollten alle Wasserwanderplätze mit Sanitäreinrichtungen ausgestattet sein. In von muskelbetriebenem Wassersport dominierten Revieren sollten alle Wasserwanderplätze Übernachtungsmöglichkeiten bieten.

Ziel ist der Lückenschluss von in regelmäßigen Abständen einzurichtenden Wasserwanderplätzen in den einzelnen Revieren, die Teil eines Wasserwandernetzwerkes in der Metropolregion Bremen-Oldenburg sein sollten. Wichtig ist, wenn aufgrund geringer Nachfrage keine ausreichende Dichte an kommerziellen Anbietern vorhanden ist und auch kommunale Wasserwanderplätze fehlen, dass sich Wassersportvereine dem Wassertourismus öffnen, um die Lücke in der benötigten Versorgungsstruktur zu schließen.

Sinnvoll ist eine Kennzeichnung von Wasserwanderplätzen, die nur für bestimmte Sportarten geeignet sind. Wasserwanderplätze ohne Kennzeichnung sollten daher sowohl von muskelbetriebenen Booten als auch von Segel- und Motorbooten angefahren werden können.

Neben einem Netz an Wasserwanderplätzen sollte auch die gewässerbezogene technische Infrastruktur optimiert werden. Insbesondere für muskelbetriebene Sportboote stellen Schleusen, Wehre und Sohlschwelen Hindernisse dar. Die unterschiedlichsten Bootstypen treffen in Schleusen aufeinander und bei starker Frequentierung der Gewässer besteht großes Konfliktpotenzial zwischen einzelnen Nutzergruppen und der Berufsschifffahrt. Um die Entstehung von Konflikten zu vermeiden, sollte bei künftigen Planungen und Umbaumaßnahmen an Schleusen und Wehren möglichst die Trennung von muskelbetriebenem und motorisiertem Wassersport angestrebt werden. Zweckmäßig sind auch Einrichtungen wie Fisch-Kanu-Pässe, Kanupassagen, Kanurinnen und Bootsschleppen / -wagen, wie sie in Brandenburg oder Mecklenburg-Vorpommern bereits erfolgreich eingeführt sind.



Abb . 55: Links: Fisch-Kanu-Pass im Spreewald (am Wehr 21). Rechts: Fisch-Kanu-Pass in Fürstenberg/ Havel (2008 fertiggestellt), Quelle: LKV Brandenburg e.V.

6.1.1 Motor- und Segelboote

Orientiert man sich an den Empfehlungen und den Kategorien von Wasserwanderplätzen des Wassersportentwicklungsplans Brandenburg wep3 (2009), dann sollten Wasserwanderliegeplätze (Steganlagen) und Wasserwanderstützpunkte (Marinas) in der Metropolregion über mindestens 10 bis 20 Gastliegeplätze verfügen. Die Entfernung von 40 km zwischen Wasserwanderstützpunkten (Marinas) und 20 km zwischen Wasserwanderliegeplätzen (Steganlagen) sollte in Binnenrevieren nicht überschritten werden. Im Küstenrevier liegt der aus Sicherheitsgründen empfohlene Abstand zwischen zwei Sportboothäfen zwischen 15 und 20 Seemeilen (Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung M-V 2004).

Die Ausstattung der Wasserwanderplätze hinsichtlich der Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten repräsentiert den Status der Infrastruktur und stellt somit eine Bemessungsgröße für eine qualifizierte Entwicklung des Wassertourismus dar. Hierzu gehören z.B. ausreichend Bootstankstellen, denn aufgrund fehlender Bootstankstellen werden Sportboote per Kanister betankt, was für die Gewässer ein erhebliches Umweltrisiko ist. Da ein Bootstankstellenbetrieb über reinen Spritverkauf nicht sinnvoll wirtschaften kann, sollten Tankversorgungen immer ein Bestandteil eines Sporthafens (Marina) oder von Werften in Wassernähe sein. Landtankstellen (PKWs) in Wassernähe könnten in ein zu planendes Versorgungsnetz einbezogen werden.

Aufgrund kontinuierlich steigender Entsorgungskosten und gesetzlicher Regelungen (EU-Gesetze zur Wasserrahmenrichtlinie/WRRL Müll- und Fäkalienentsorgung, Niedersächsisches Wassergesetz NWG) zum Schutz der Gewässer hat die Bedeutung des Themas Entsorgung im Wassertourismus zugenommen. So muss es auf allen Wasserwanderplätzen Möglichkeiten zur Abfallentsorgung geben. Es besteht seit April 2008 für Sportboote über 12 m Länge eine Ausrüstungspflicht mit Fäkalientanks und in den Sporthäfen die Pflicht, auf Müllentsorgungsmöglichkeiten hinzuweisen. Voraussetzungen für die fachgerechte Entsorgung sind bordseitige Tanks und genügend landseitige Absaugstationen und die Bereitschaft der Bootsfahrer, sich entsprechend umweltgerecht zu verhalten. Die vorhandenen Mängel in der Metropolregion Bremen-Oldenburg sind standortspezifisch zu analysieren und entsprechend zu beheben, ebenso wie die Brauch- und Bilgenwasserentsorgung (Altölentsorgung bzw. Entsorgung von öl- und fetthaltigen Betriebsabfällen bei motorbetriebenen Sportbooten).

6.1.2 Muskelbetriebener Wassersport

Die Ansprüche an eine Basisinfrastruktur für Wasserwanderer mit Kanus unterscheidet sich von denen des motorbetriebenen Wasserwanderers. So besteht die geforderte Basisinfrastruktur aus:

- Ein- und Ausstiegstellen,
- Rastplätzen mit Übernachtungsmöglichkeiten (Camping- und Biwakplätze, Pensionen und Hotels, Sportvereine),
- Versorgungsmöglichkeiten (u.a. Trinkwasser),
- Entsorgungsmöglichkeiten (Toiletten, Müll, Sanitär),
- Informationstafeln,
- Umgehungsmöglichkeiten an Schleusen (Fisch-Kanu-Pässe, Kanupassagen, Kanurinnen und Bootsschleppen/-wagen)
- Umtragestellen an Wehren und Sohlschwelen für Kanus (an kleinen Flüssen, bei kurzen und unkomplizierten Wegen).

Einige Infrastrukturelemente des muskelbetriebenen Wassersports dienen mehreren Nutzergruppen. So können Rast- und Biwakplätze für Paddler auch von Wanderern, Radwanderern und Anglern genutzt werden. Dabei sollten Biwakplätze über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen: Trinkwasseranschluss, Toiletten, Sitzgelegenheiten sowie eine Zeltfläche in ausreichender Entfernung zum

Wasser. Die Entfernung zwischen den einzelnen Biwakplätzen sollte 15 km nicht überschreiten. In Regionen mit vielen Tagestouristen sollten ggf. zusätzliche Rastplätze für Picknicks vorhanden sein (Distanz alle 5 bis 10 km), die mit Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in größeren Kommunen verknüpft werden können. Um Kanutouristen einen sorgenfreien Besuch in Kommunen bzw. von Sehenswürdigkeiten zu ermöglichen, können unbewachte Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten mit so genannten Kanukäfigen ausgestattet werden.



Abb . 56: Abschließbarer Kanukäfig zur sicheren Aufbewahrung der Boote.

An Ein- und Ausstiegsstellen wie Stegen oder Uferkanten sollte die Distanz zur Wasseroberfläche nicht größer als 20 cm sein. Geeignet sind auch schräge Rampen oder flache Strandabschnitte. Bei einigen Ein- und Ausstiegsstellen, die auch Ausgangspunkt für Kanuten mit z.B. eigenen Booten sind, sollten Parkmöglichkeiten vorhanden sein.

Zweckmäßig ist, an Wasserwanderplätzen Informationstafeln aufzustellen, die als Leitsystem dienen. Sie können über die „Platzordnung“, Notrufnummer, Einkauf- und Versorgungsmöglichkeiten, Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe, Sehenswürdigkeiten und Schleusenzeiten informieren.

Kombinierte Fisch-Kanu-Pässe dienen und fördern gleichermaßen Naturschutz wie Kanutourismus. Aber auch Kommunen können von derartigen Einrichtungen profitieren, weil sie ein Attraktivitätsgewinn sowohl für Ortsansässige als auch für Besucher sind.

Die Attraktivität eines Gewässers kann sich durch Sohlswellen erhöhen, weil diese eine Abwechslung zu stillen Flussläufen bieten und erfahrene Paddler auf ihre Kosten kommen. Ihre Überwindung darf jedoch für Anfänger und Menschen mit Handicap kein Sicherheitsrisiko bergen; daher sollten an Sohlswellen einfache Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten geschaffen werden, die eine Umgehung ermöglichen. In Revieren mit Ruderern sollten zusätzlich die speziellen Anforderungen dieser Zielgruppe berücksichtigt werden.

6.2 Entwicklung eines Wasserwandernetzwerkes

In den verschiedenen wassertouristischen Destinationen der Metropolregion Bremen-Oldenburg ist die Entwicklung eines Wasserwandernetzwerkes anzustreben. Hierunter ist ein Netzwerk von Wasserwanderplätzen zu verstehen, das sich entlang der Gewässer reiht und damit die Voraussetzung für eine wassertouristische Entwicklung bilden kann. Auch die Vernetzung der verschiedenen wassertouristischen Anbieter, Kommunen, Naturschutzbehörden, Vereine und

gegebenenfalls auch Interessenverbände ist gemeint. Die Vernetzungsarbeit soll dazu führen, dass für die einzelnen wassertouristischen Destinationen ein regionaler Markt bzw. Produkte wie z.B. das Wasserwandern zwischen Weser und Elbe geschaffen werden, in dem sich einzelne wassertouristische Anbieter positionieren. Dazu sind gemeinsame Vermarktungsstrategien und Produkte zu entwickeln. Optimierungsbedarf besteht hinsichtlich Infrastruktur, Naturschutz, Informationsvermittlung und Lenkung von Wassertouristen. Ziel eines solchen Netzwerkes sollte daher sein, einen intensiven Abstimmungsprozess in Gang zu setzen zwischen allen touristischen Anbietern, um Synergien zu nutzen und gegenseitig voneinander zu profitieren. Konkret könnte ein ortsansässiger Taxiunternehmer den Personentransport für benachbarte Kanuverleiher übernehmen. Oder es könnten an der Unterweser durch Öffnung an den ca. 16 gastronomischen Einrichtungen künftig auch andere Nutzergruppen als ausschließlich Fahrgastschiffe anlegen.

Ein wassertouristisches Netzwerk lässt viele Möglichkeiten und Gestaltungsspielräume zu, es sollte aber von dem Gedanken getragen sein, dass nur gemeinschaftlich das bestmögliche wassertouristische Angebot geschaffen werden kann.

6.3 Entwicklung neuer zielgruppenorientierter Angebote

Unabhängig von der Zielgruppe sollte man bei der Entwicklung neuer Angebote beachten, dass Touristen generell älter und individueller sind, man öfter und kürzer reist, die Ansprüche gestiegen und die Zielgruppen nicht immer differenzierbar sind, weil Ansprüche und Wünsche des einzelnen variieren. So kann ein Tourist heute Naturtourist, morgen klassischer Tourist und übermorgen vielleicht Wassersportler sein. Von Bedeutung ist auch die Authentizität der Angebote – sie sollten für die Region typisch sein. Der Zugang zu Informationen und Buchungsmöglichkeiten (Baukastensystem) sollte flexibel sein.

Zielgruppenorientierte Angebote

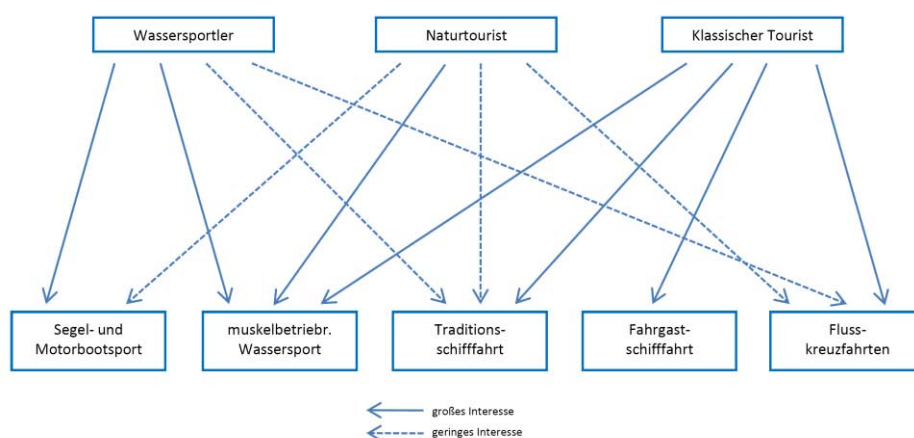


Abb. 57: Zielgruppenorientierte Angebote

6.3.1 Wassersportler

Die Entwicklung neuer Produkte für die Zielgruppe „Wassersportler“ ist schwierig. Da für viele Wassersportler die Reviere der Metropolregion Bremen-Oldenburg nicht als Urlaubsdestination gelten, sondern Durchgangsreviere darstellen entweder für Segler, die auf ihrem Weg von den Nordsee-Anrainer-Staaten in die Ostsee sind und auf den Ostfriesischen Inseln eine Zwischenstation einlegen

oder Motorbootfahrer, die auf den Binnenwasserstraßen Richtung Mecklenburgische Seenplatte oder Berlin unterwegs sind.

Einzig für ortsansässige Segler aus Niedersachsen, Bremen und Hamburg stellt das „Hausrevier“ Wattenmeer eine traditionell und regelmäßig wahrgenommene Urlaubsdestination dar, das jedoch mit seinen Sportboothäfen an Ausstattung und Serviceangeboten üblichen Qualitätsstandards nicht mehr genügt. Um neue Zielgruppen anzusprechen, müssten sich die Häfen als Marina-Verbünde zusammenschließen und durch neue Formen von Angeboten, Liegeplatzbuchungssystemen und insbesondere bessere Ausstattungen und Serviceangebote qualifiziert werden.

6.3.2 „Klassischer Tourist“

Bei der Entwicklung von neuen Produkten für den „klassischen Touristen“ sind insbesondere oben genannte Kriterien zu beachten. Neue Angebote sollten sich insbesondere an den individuellen Bedürfnissen eines älteren Publikums wie der Generation 50plus orientieren. Dabei erfreuen sich Angebote mit Eventcharakter, die nicht jeden Tag angeboten werden und häufig auch wassertouristische Angebote, die mit anderen touristischen Angeboten kombinierbar sind, einer immer größeren Beliebtheit wie:

- Watt Mal- und Zeichenkurse an Bord von Plattbodenschiffen,
- Watt erleben – Kombination aus Natur (Führung), Plattbodenschiff fahren und Genuss, in Form eines maritimen Picknicks mit „regionalen Spezialitäten“,
- „Flusskreuzfahrten“ mit Fahrradtouren kombinieren z.B. an der Weser oder den Friesischen Inseln,
- Senioren-Segelkurse.

6.3.3 Naturtouristen

Bei der Entwicklung von Angeboten für die Zielgruppe der Naturtouristen sind gemäß dem „Leitfaden Naturtourismus Brandenburg 2008“ folgende Kriterien zu beachten:

- **Individualität:** Angebote und Bausteine sollen individuell und spontan gebucht werden können und eine Mindestteilnehmerzahl sollte die Durchführung nicht verhindern. Der Gast wünscht sich Ideen für sein Naturerlebnis.
- **Sicherheit:** Inhalt und Bestandteile der Angebote werden komplett umgesetzt. Dies bedeutet, dass Zugesichertes geboten wird und persönliche Sicherheit am Naturreiseziel vorhanden ist.
- **Komfort und Bequemlichkeit:** Verknüpfung von Naturerlebnis mit komfortablen Unterkünften und ökologischen sowie bequemen Verkehrsmitteln.
- **Information:** Vor, während und nach der Reise sind differenzierte Informationen zu Angeboten, Unterkünften, Naturerlebnissen etc. gefordert.
- **Umweltschutz:** Transparenz und Information über Umweltschutzmaßnahmen des Anbieters z.B. Blaue Flagge und Nachhaltigkeit der Angebote.
- **Mobilität:** Anreise mit Bahn und ÖPNV oder ökologisch sinnvolle Alternativen sollten möglich sein.
- **Unterkunft:** Lage in der Natur, regionaltypische Bauweise, Öko-Möblierung, Nutzung von Umwelttechnologien.
- **Aktivitäten / Naturerlebnis vor Ort:** Flexible Programme für möglichst kleine Gruppen, evtl. Führung, verknüpft mit Radfahren, Wandern und Paddeln.
- **Essen und Trinken:** Regionaltypische ökologische Küche z.B. Direktvermarktung.

Ein Großteil der Natururlauber erwartet eine gute Standard-Qualität oben genannter Kriterien; eine Premiumqualität wird von den sogenannten LOHAS (Lifestyle auf Basis von Gesundheit und Nach-

haltigkeit) und internationalen Naturtouristen erwartet; jeder Bestandteil des Angebotes bzw. der Servicekette hat zu 100 % sicher, komfortabel und nachhaltig zu sein. Einige Angebote für Naturtouristen können auch an klassische Touristen vermarktet werden: Neue Angebote könnten z.B. sein:

- Kombination Paddeln-Wandern: Möglichkeit nutzen, zwei nicht verknüpfte Paddelreviere wie z.B. die Wümme und die Luhe mit einander zu verbinden.
- Kanu und Genuss: Wasserwanderer übernachten nicht im Zelt sondern in Hotels mit hochwertigen regionalen Gastronomieangeboten. Dabei sind möglichst heimische Bio-Produkte auch in Kombination mit vegetarischen Spezialitäten zu verbinden.
- Kanu-Single-Reisen: Der Markt für Singlereise wächst aufgrund gesellschaftlicher Veränderungen; es gibt kaum Angebote im Segment Naturtourismus in Deutschland.

6.4 Nationale / Internationale Zielgruppenansprache

Die Destinationen mit besonderen wassertouristischen Potenzialen wie z.B. der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer sollten auch als solche beworben werden. Als positives Beispiel können hier die Produktansätze „Natur Hunte“ genannt werden. Da Touristen sich zunehmend spontan für Reisen und Ausflüge entscheiden, stellt das Internet die ideale Rechercheplattform dar. Jedoch sollten für exklusive, außergewöhnliche Angebote wie z.B. Flusskreuzfahrten auch entsprechende Vertriebskanäle gewählt werden. Um ausländische Zielgruppen anzusprechen, sollten die Informationen entsprechend mindestens in Englisch zu Verfügung stehen und auch im Ausland entsprechend einfach zugänglich sein.

Wichtig ist auch, Verständnis, Offenheit und Toleranz im Umgang mit Gästen zu pflegen. Die beste Werbung für ein Produkt ist schließlich der zufriedene Gast / Tourist, denn er ist als Multiplikator der beste Werbeträger.

6.4.1 Klassischer Tourist

Der „klassische Tourist“, unabhängig davon, ob dieser aus dem Inland oder Ausland kommt, sollte weiterhin über die bekannten, bisher genutzten Vertriebswege wassertouristischer Angebote informiert werden. Dabei sollte dem Wassertourismus kein eigenes Thema zugeordnet, sondern als Teil von Aktivangeboten und auch als regionaltypische Aktivität vermarktet werden. Der klassische Tourist sucht nicht bewusst nach wassertouristischen Angeboten, sondern er möchte seinen Urlaub aktiv gestalten und erleben. Dieses Bedürfnis kann durch „Schiff-Fahren“, Paddeln, Angeln, Radfahren, Stadtbesichtigungen oder Wattwanderungen erfüllt werden. Der klassische Tourist möchte keine speziellen Broschüren, Informationsmaterialien oder Internetseiten zum Wassertourismus. Er möchte auf Informationen zu Veranstaltungen oder Tourenvorschläge für Radfahren und Paddeln hingewiesen werden. Erst wenn er sich für ein wassertouristisches Produkt entschieden hat, interessieren ihn die verschiedenen Anbieter und deren spezielle Angebote. Mitarbeiter von Touristinformationen, Hotels und touristischen Anbietern sollten daraufhin entsprechend geschult werden.

Von den wassertouristischen Aktivangeboten für klassische Touristen zu unterscheiden sind Flusskreuzfahrten. Diese müssen aufgrund ihrer Exklusivität über eigene Informationskanäle vermarktet werden. Daher ist es eher schwierig, Touristen zu motivieren, mit der Kreuzfahrt einen längeren Besuch der Hafenstädte oder umliegenden Regionen am Anfang oder Ende einer Reise zu verbinden.

Bei der Ansprache unterscheidet sich der internationale klassische Tourist nicht vom nationalen. Wichtig jedoch für eine internationale Zielgruppenansprache ist, dass relevante touristische Informationen mindestens in englischer Sprache zur Verfügung stehen und auch im Ausland entsprechend zugänglich sind.

6.4.2 Naturtouristen

Die Vertriebswege für Naturtouristen gleichen in etwa denen der klassischen Touristen; hierzu gehören aufeinander abgestimmte Messeauftritte, Internetseiten, Zeitungsartikel, Broschüren und Flyer. Naturtouristen informieren sich nicht nur auf den klassischen Tourismus-Messen sondern insbesondere auf Messen zu den Themen Naturtourismus, Aktiv in der Natur oder Outdoor.

Der Naturtourismus sollte als eigenständiges Thema mit entsprechenden Informationsmaterialien vermarktet werden. Der Naturtourist muss von der Schönheit und der Einzigartigkeit der Landschaft überzeugt sein, um sein Interesse zu wecken. Danach sucht er das/die Angebote aus, die seinen hohen Ansprüchen an Individualität, Komfort und Authentizität genügen. Der Naturtourist will nicht mit der Masse abgefertigt werden, sondern möchte etwas besonders, einzigartiges erleben.

Nationale und internationale Naturtouristen unterscheiden sich in ihren Ansprüchen an qualitativ hochwertige Urlaubserlebnisse kaum, außer in der Erwartungshaltung, dass Naturtourismusangebote für internationale Gäste „vergleichbar“ mit einer Safari in Tansania oder mit Kanufahrten im Okavango-Delta sein sollten.

6.4.3 Wassersportler

Die Ansprache an die Zielgruppe der Wassersportler muss über eigene Kommunikationswege gesteuert werden. Diese Zielgruppe kann zusammen nicht mit anderen Interessengruppen angesprochen werden. Die Zielgruppe benötigt speziell aufbereitete nautische Revier- und Anbieterinformationen. Der Wassersportler nutzt zwar auch das Internet zur Informationssuche, viele Informationen werden aber auch Fachbüchern, -zeitschriften und Kartenmaterialien entnommen. Sehr wichtig sind regelmäßige Artikel in Fachzeitschriften über das Wattenmeer, über die Schönheiten und Besonderheit des Reviers, Berichte über Häfen mit besonderem Flair oder einzigartige Veranstaltungen. Von Bedeutung ist insbesondere auch die Vermarktung der Reviere auf Fachmessen wie z.B. der boot in Düsseldorf, der Hanseboot in Hamburg, der ITB oder Boot und Fun in Berlin.

Schwieriger ist die Ansprache von internationalen Wassersportlern. Die ostfriesische Küstenregion gilt als Durchgangsrevier für Segler auf ihrem Weg von der Nordsee in die international sehr beliebte Ostsee. Die deutsche Ostseeküste ist das Segelrevier, was einen immer höheren Imagegewinn verbucht u.a. mit neuen und modernen Sportboothäfen und Full-Service-Marinas, einer guten Vermarktung u.a. auch als weniger anspruchsvolles und fast tidenunabhängiges Revier, gutem Networking der Yachthäfen untereinander (z.B. Marina-Verbund-Ostsee oder Baltic-Sailing) und der damit verbundenen guten Lobbyarbeit. Insbesondere Holländer, die auf dem Weg von heimischen Revieren in die Ostsee die ostfriesische Küste tangieren, wählen meist nur einen Stop-Over Hafen als nautisch günstig gelegenen Durchgangshafen. Umgekehrt ist von in der Metropolregion ansässigen Vereinsseglern das Ijsselmeer ein geschätztes „Urlaubsparadies“, das gern angesteuert wird. Während der Sommerferien können sich die ostfriesischen Inselhäfen über Besuchermangel dennoch nicht beklagen, selbst bei totaler Überfüllung bekommt jeder Segler noch einen Liegeplatz, wenngleich im Päckchen. In Holland dagegen wird ein Hafen bei Auslastung regelrecht „dichtgemacht“ – eine Kette versperrt dann die Einfahrt. Das eröffnet die Chance, sich mit dem Image des gastfreundlichen ostfriesischen Reviers wohltuend abzuheben. Die Kommunikation wichtiger nautischer Revierinformationen, Befahrensregeln, rechtlicher Bestimmungen aber auch Veranstaltungshinweise muss hier zuallererst über Hafenmeistereien gesteuert werden. Dem Wassersportler muss das Gefühl vermittelt werden, dass es sich lohnt, noch einmal hierher zu kommen. Denn ein zufriedener Kunde ist der beste Werbeträger.

6.5 Wassertouristische Leitsysteme

Allgemeines Ziel von wasserseitigen Informations- und Leitsystemen ist, den Wassertouristen eine Orientierungshilfe auf dem Wasser zu geben, z.B. um das Auffinden geeigneter Anlegemöglichkeiten zu erleichtern, relevante Informationen für den Landgang zu finden und auch den Weg von oder zur wassertouristischen Einrichtung an Land zu weisen. Bisher gibt es nur wenige wasserseitige Leitsysteme in Deutschland. Das Land Berlin z.B. verfügt über ein solches. Aufgaben wasserseitiger Leitsysteme sind, dem Bootsfahrer die Orientierung auf dem Wasser zu erleichtern. Die Wegweisung erfolgt im Wesentlichen über Standort-, Richtungs- und Entfernungsangaben, die vom Boot aus wahrgenommen werden müssen. Dabei sind sowohl Kreuzungen auszuschildern als auch auf Ziele hinzuweisen. Die Gestaltung der wasserseitigen Leitsysteme variiert mit der Gewässerstruktur und der angesprochenen Nutzergruppe. Das Blaue Band in Sachsen-Anhalt ist ein solches Leitsystem. Es besteht aus drei Komponenten: einer wasserseitigen Beschilderung, einer landseitigen Beschilderung und der Objektbeschilderung. Die wasserseitige Beschilderung soll dem Wassertouristen die Angebote am Gewässer aufzeigen. Sie gibt Hinweise zu Service, Ausstattung und Sehenswürdigkeiten und soll den Wassertouristen lenken. Die landseitige Beschilderung dient dem motorisierten Verkehr. Mit ihr soll der Wassertourist mit Trailer zu den Einstiegsstellen für sein Boot und weiteren Serviceangeboten geführt werden. An den Angebotsstandorten selbst sind Objekttafeln aufgestellt. Das Leitsystem in Sachsen-Anhalt besteht aus 454 Schildern, deren Standorte und Inhalte genehmigungsseitig abgestimmt wurden. Verbreitet ist dieses Leitsystem an Elbe, Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal, Havel, Saale und Unstrut. Laut Informationen des Ministeriums für Inneres und Sport des Landes Niedersachsen strebt die Regierungsvertretung Lüneburg im Rahmen des Projekts „Vernetzungs- und Qualitätsinitiative am Wasserdreieck Elbe-/Elbe-Seitenkanal/Mittellandkanal“ eine Beschilderung mit einem adäquaten Leitsystem an.

Daneben gibt es das rein wasserseitige Informationssystem „Gelbe Welle“ zur Kennzeichnung von Wasserwanderplätzen, das auf Anlegemöglichkeiten und Gastliegeplätze hinweist und so eine Schnittstelle zwischen Wasser und Land darstellt. Die Informationstafeln sollen weithin sichtbar mit Piktogrammen über die Ausstattung und Serviceeinrichtungen des Wasserwanderplatzes, ggf. auch deren Entfernung, informieren. Zweckmäßig ist eine Anbringung der „Gelben Welle“ in unmittelbarer Nähe von Gastliegeplätzen z.B. mit dem Hinweis „Herzlich Willkommen“. Die „Gelbe Welle“, die vom Deutschen Tourismusverband Service GmbH vertrieben wird, ist bundesweit an 472 Standorten verbreitet. Davon befinden sich 72 Schilder in Niedersachsen. In der Metropolregion Bremen-Oldenburg und im Umfeld gibt es an der Weser 39 Standorte der „Gelben Welle“, 9 an der Aller, eine an der Oste in Bremervörde, eine im Hooksmeer in Hooksiel und eine am Sielhafen Spiekaer Tief.

Um die „Gelbe Welle“ erwerben zu können, sind folgende Kriterien zu erfüllen:

- Der Hafen/Anleger erfüllt alle genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen,
- Es sind mindesten zwei Gastliegeplätze vorhanden.

Neben verschiedenen Darstellungsformen (Größe, Typ) kann auch die Art der Information variieren. So können folgende Informationen auf der „Gelben Welle“ dargestellt werden:

- Nennung des Standortes (Ortsname) und Kilometrierung,
- Größe und Anzahl der Gastliegeplätze,
- Benennung des Anlagenbetreibers
- Piktogramme zu Service, Ver- und Entsorgungsangeboten
- Nennung der dem Standort folgenden Anlegemöglichkeiten / Angebote.

An den Erwerb der „Gelben Welle“ geknüpft sind Vermarktungsmöglichkeiten des Wasserwanderplatzes wie z.B. der Eintrag in den Wassertourismusguide (WTG) der boot Düsseldorf und des ADAC und eine Verlinkung mit der Internetseite „Gelbe Welle“. Darüber hinaus kann eine Zertifizierung des Hafens über den DTV mit Sternen vorgenommen werden.

6.5.1 Fazit

Infolge der verschiedenen naturräumlichen Gegebenheiten, der unterschiedlichen rechtlichen Bestimmungen durch Seeschiffahrtsstraßenverordnung und Binnenschiffahrtsstraßenverordnung, der verschiedenen Nutzergruppen wie Seglern, motorisierten Motorbootfahrern und Paddlern ist die Entwicklung eines einzigen Leitsystems für die gesamte Metropolregion Bremen-Oldenburg nicht möglich. Des Weiteren erscheint ein einziges Leitsystem für alle Bootstypen nur sinnvoll, wenn es landes- bis bundesweit konzipiert und realisiert werden würde.

Anders sieht es im Bereich des muskelbetriebenen Wassersports aus: Gewässer, auf denen ausschließlich muskelbetriebener Wassersport wie z.B. auf der Hunte, der Hamme und der Wümme ausgeübt wird, wären prädestiniert für die Entwicklung eines revierbezogenen wasserseitigen Leitsystems.

Unabhängig davon verfügt ein Informationssystem wie die „Gelbe Welle“ bundesweit über einen hohen Bekanntheitsgrad. Entlang der Weser und Aller ist die „Gelbe Welle“ bereits verbreitet. Daher wird die „Gelbe Welle“ auch aufgrund des organisatorischen und finanziellen Minderaufwands für alle Bootstypen favorisiert und zukünftig ihre Verbreitung und Aufstellung in der Metropolregion empfohlen.



Abb. 58: Kanuanleger an der Weser, Quelle: www.weserbergland-tourismus.de

7 WASSERTOURISTISCHES PRODUKT „METROPOLREGION BREMEN-OLDENBURG“

Generell hat die Metropolregion Bremen-Oldenburg Potenzial zur Weiterentwicklung des Wassertourismus. Es muss jedoch klar sein, dass es sich vorrangig um ein Nischensegment handelt, dass einen wichtigen Bestandteil des „klassischen Tourismus“ und des an Bedeutung wachsenden Naturtourismus darstellt. Daher kann davon ausgegangen werden, dass bei einer Verbesserung der Infrastruktur, einer Optimierung der Gästewahrnehmung sowie im Hinblick auf eine Angebots- und Vermarktungsstruktur und einer sich etablierenden Netzwerkstruktur in den unterschiedlichen Angebotssegmenten, Zuwächse im Wassertourismus zu erzielen wären. Eine Aussage über die Entwicklung des Wassertourismus / Wassersports im Umfeld des Wattenmeeres ist nicht möglich, da eine Entwicklung in den kommerziellen Sportboothäfen aus der Umfrageanalyse nicht ablesbar ist – bekannt ist lediglich die Tatsache, dass die Zahl der Segler im Vereinsport rückläufig ist, während andere Sportarten stagnierende oder wachsende Mitgliedszahlen aufweisen. Hier besteht eindeutiger Untersuchungsbedarf.

Von besonderer Bedeutung zur Entwicklung und Vermarktung neuer Angebote sind optimierte Organisations- und Kommunikationsstrukturen. Häufig sind die wassertouristischen Dienstleister Einzelkämpfer anstatt ihre Position durch die Vermarktung eines übergeordneten bekannten Produktes wie dem Segelrevier Wattenmeer oder Naturtourismus zwischen Elbe und Weser zu stärken. Hierzu sind das Innenmarketing und die Kommunikationsstrukturen zu optimieren durch:

- Etablierung von Netzwerken und Arbeitsgruppen mit dem Ziel: Entwicklung und Förderung des Wassertourismus unter Berücksichtigung des Naturschutzes – Teilnehmer: Kommunen, UNB's, tour. Anbieter, Vereine, Verbände, evtl. NABU oder BUND;
- Etablierung von Netzwerken und Arbeitsgruppen mit dem Ziel: Schaffung neuer wassertouristischer Angebote vgl. mit Paddel & Peddal – Teilnehmer: touristische Anbieter;
- Schulungen, einmal im Jahr Informationsveranstaltungen für Akteure von Hotels, Sportboothäfen und Touristinformationen, um über aktuelle Aktivangebote zu informieren (Wer bietet was an? Wer ist angesprochen? Wie lange gelten die Angebote?).

Zu beachten ist, dass inzwischen viele Regionen ihre Entwicklungspotenziale im Wassertourismus und insbesondere im Naturtourismus erkannt haben und Förderungen im Hinblick auf die Weiterentwicklung auch als Wirtschaftsfaktor forciert haben. Dieser positiven Entwicklung aus anderen Regionen kann in der Metropolregion Bremen-Oldenburg nur Rechnung getragen werden, wenn von Beginn an gewisse Standards an Attraktivität der Angebote, Qualität der wassertouristischen Infrastruktur und Angebote sowie zielgruppenorientierte effektive Vermarktung insbesondere mit optimierten Kommunikationswegen sowie einer Entwicklung von regionaltypischen Angeboten in Verbindung mit der Einhaltung von hohen Umweltstandards angestrebt werden. Daher gilt:

- ***Vermarktung des Wassertourismus kann zu einer nachhaltigen Entwicklung führen, wenn Qualität und Naturverträglichkeit der Produkte und Angebote überzeugen.***

7.1 Handlungsempfehlungen (Marktausrichtung, Maßnahmenkatalog)

Um den Wassertourismus in den Destinationen der Metropolregion Bremen-Oldenburg weiterzuentwickeln, sollten folgende Handlungsempfehlungen und / oder Maßnahmen umgesetzt bzw. eingeleitet werden:

Maßnahme/Handlungsempfehlung	Zeitraum	Priorität*
Kanutourismus		
Qualifizierung der Infrastruktur (Kanu-Fischpässe, Rast- und Biwakplätze, Ein- und Ausstiegsstellen) in einigen Revieren	Kurz- bis mittelfristig	+++
Qualifizierung der Vermarktungsstrukturen	Kurz- bis mittelfristig	+++
Entwicklung von Leitsystemen	Langfristig	+
Initiierung von Netzwerken / Verbünden wie z.B. „Kanuverbund im Nordwesten“	Mittel- bis langfristig	++
Entwicklung von Serviceangeboten (z.B. Personentransporte)	Kurz- mittelfristig	++
Zertifizierung der Anbieter	Mittelfristig	+
Barrierefreiheit und Angebote für Menschen mit Handicap erweitern	Mittelfristig	+++
Naturtourismus (Kanutourismus) im Binnenland entwickeln – stärkere Verknüpfung der Angebote	Langfristig	++
Segel- und Motorboottourismus		
Kategorisierung aller Wasserwanderplätze	Kurzfristig	+++
Wassertouristisches Konzept Wattenmeer (Analyse Bestand / Potenzial, Entwicklung)	Kurzfristig	+++
Initiierung von Netzwerken / Verbünden wie z.B. „Marinaverbund Friesische Inseln“	Mittelfristig	+++
Entwicklung von abgestimmten Wasserwanderrouten: (Unterweser / Hamme & Wümme / Aller / Hunte / Oste / Geeste)	Mittelfristig	+++
Schaffung von Pauschalangeboten	Kurzfristig	++
Qualifizierung der Sportboothäfen hinsichtlich Ausstattungs- und Servicemerkmale (Fäkalien, Bilgenwasser-, Altlötlentsorgung, Sanitäranlagen)	Kurz-mittelfristig	++
Übergeordnete Vermarktung der Sportboothäfen mit Qualitätsstandards und Kategorisierung der Sportboothäfen	Langfristig	++
Traditionsschifffahrt		
Traditionsschifffahrt fördern – mehr vermarktbar Produkte entwickeln	Kurzfristig	+++
Initiierung von Netzwerken / Verbünden wie z.B. „Verbund friesischer Traditionsschifffahrt“ - gemeinsame Lobbyarbeit, gemeinsames Marketing	Kurz- bis langfristig	++
Angebote mehr an Kundenbedürfnissen anpassen z.B. gastronomische Angebote	kurzfristig	+++
Studien hinsichtlich Angeboten, Zielgruppen, Bedürfnissen und Vermarktungsstrategien	Kurzfristig	++
Sonstiges		
Überprüfung vermarktbarer Angebote	Kurzfristig	++
Lokalisierung und durchgehende Einführung der Gelben Welle	Kurzfristig bis langfristig	+++
Überprüfung der Kommunikationsstrategie, -mittel, -kanäle und des so genannten „Marketings von Innen“.	mittelfristig	+++

Tab . 18: Maßnahmen und Handlungsempfehlungen. *+++ hohe, ++: mittlere, + niedrige:+

8 LITERATURVERZEICHNIS

ADAC (2008): Auszüge aus der Grundlagenstudie Wassertourismus 2008 – Präsentation.

AKADEMIE FÜR UMWELTFORSCHUNG UND –BILDUNG IN EUROPA E.V. – AUBE (Hrsg.) (2004): Wassersport im Einklang mit der Natur – Praxisleitfaden für Wassersportler & Naturschützer. Bielefeld.

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR DIE REINHALTUNG DER ELBE/ ARGE ELBE (1994): Maßnahmen zur Verbesserung des aquatischen Lebensraumes der Elbe. Hamburg.

ARBEITSGRUPPE WSSERTOURISMUS (2003): Die große Bootstour im Elbe-Weser-Dreieck - Zwischenbericht. Offenes Forum Tourismus des Landkreises Cuxhaven.

BIEDENKAPP, A. & STÜHRMANN, E. (2004): Tourismus, Naturschutz und Wassersport. BfN-Skripten 113. Hannover.

BTE (2006): Wasserwandern auf der Peene - Wassertourismuskonzeption. Berlin.

BUNDESVEREINIGUNG KANUTOURISTIK/ BKT (Hrsg.) (2005): Kurzfassung der Grundlagenuntersuchung zur Bedeutung und Entwicklung des Kanutourismus in Deutschland. – Verfasser: Reppelt + Lorenz Tourismusberatung GmbH & Tourismuskontor.

BUNDESVEREINIGUNG KANUTOURISTIK/ BKT (Hrsg.) (2005): Grundlagenuntersuchung zur Bedeutung und Entwicklung des Kanutourismus in Deutschland. – Verfasser: Reppelt + Lorenz Tourismusberatung GmbH & Tourismuskontor.

BUNDESVEREINIGUNG KANUTOURISTIK/ BKT (Hrsg.) (2007): Empfehlungen der Bundesvereinigung Kanutouristik e.V. zur kanutouristischen Infrastruktur.

BUND (2010): Wasser. www.bund.net/bundnet/themen_und_projekte/wasser.

BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ/ BFN (2010): Landschaftssteckbriefe - 61300 Ostfriesische Inseln und Watten, 61202 Watten im Elbe-Weser-Dreieck, Jadebusen. Bonn.

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT / BMU (2008): Nationale Strategie für die nachhaltige Nutzung und den Schutz der Meere. Berlin.

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT/ BMU (2010): Die Wasserrahmenrichtlinie - Auf dem Weg zu guten Gewässern - Ergebnisse der Bewirtschaftungsplanung 2009 in Deutschland. Berlin.

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR UMWELTERZIEHUNG (2010): International für die Umwelt. www.blaueflagge.de/Sportboothafen/sportboothafen.html.

DEUTSCHER KANU-VERBAND E.V./ DKV (1998): Leitbild Kanusport. Duisburg.

DEUTSCHER SEGLER-VERBAND E.V./ DSV (2010): 10 goldene Regeln für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur. Hamburg.

EUROPÄISCHE UNION / EU (2010): Regionalpolitik - Inforegio. Website der Europäischen Kommission.

FORSCHUNGSGEMEINSCHAFT URLAUB UND REISEN/ F.U.R. (2003-2008) Reiseanalyse. www.fur.de.

IFKA / Institut für Freizeitwissenschaft und Kulturarbeit e.V. (2008): Rahmenkonzept zur Demographiefähigkeit der Freizeit- und Tourismusentwicklung im Landkreis Osterholz - Tourismusentwicklungskonzept. Bremen.

- IHK BREMERHAVEN (2007): Wirtschaft an Strom und Meer - Ausgabe 06/Juni 2007 - Titel-Thema: Wassertourismus. Bremerhaven.
- INTRA-KOORDINIERUNGSGRUPPE (2004): Interkommunales Raumstrukturkonzept Region Bremen - Endbericht. Bremen.
- JÜBERMANN – KATOGRAPHIE UND VERLAG (2006): Wassersport-Wanderkarte – Kanu- und Rudersportgewässer – Deutschland Nordwest Maßstab=1:450.000. Uelzen.
- KOMMUNIKATIVE STADT- UND REGIONALENTWICKLUNG IN TECHNOLOGIE CENTRUM HANNOVER/ KORIS (2007): Wassertourismus Hunte – Handlungsprogramm.
- LAG HASETAL (2007): Regionales Entwicklungskonzept (REK) - Zukunft im Fluss: Hasetal. Lönningen.
- PK TOPOLOGIS (2003): Wasserwanderplan Ostfriesland-Emsland - Erläuterungsbericht. Oldenburg.
- PK TOPOLOGIS (2003): Wasserwanderplan Ostfriesland-Emsland - Maßnahmenkatalog. Oldenburg.
- LANDKREIS CUXHAVEN (2007): Tourismuskonzept 2007-2013.
- LANDESTOURISMUSVERBAND BRANDENBURG/ LTV (2008): Positionspapier „Kanutourismus“.
- LOKALE AKTIONSGRUPPE KOOPERATIONSRAUM ALLER-LEINE-TAL (2007): Regionales Entwicklungskonzept Aller-Leine-Tal. Schwarmstedt.
- LOKALE AKTIONSGRUPPE KULTURLANDSCHAFTEN OSTERHOLZ (2007): Regionales Entwicklungskonzept Kulturlandschaften Osterholz. Osterholz-Scharmbeck.
- LSKN (2010): Statistische Monatshefte Niedersachsen - 64. Jahrgang . Heft 7 Juli 2010.Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen. Hannover.
- MELL W.-D. (2008): Strukturen im Bootsmarkt – Tabellarische Ergebnisse der Umfrage von Mai 2008 – Zukunftsperspektiven. Köln.
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT DES LANDES BRANDENBURG (2001): Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Wassertourismus im Land Brandenburg. Potsdam.
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT DES LANDES BRANDENBURG & MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHE ENTWICKLUNG, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ (2008): Leitfaden Naturtourismus. Potsdam.
- NATIONALPARKVERWALTUNG NIEDERSÄCHSISCHES WATTENMEER (2009): Wassersport im Nationalpark. Wilhelmshaven.
- NATURSPORTINFO (2010): Onlinedatenbank des Bundesamts für Naturschutz zu Sportaktivitäten im Einklang mit Natur und Landschaft - Handlungsorientierte Lösungen für die Praxis. Bonn.
- NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ/ NLWKN (2009 A): Die Naturschutzgebiete Niedersachsens - Stand 01.01.2009. Norden.
- NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ/ NLWKN (2009 B):Niedersächsischer Beitrag für den Bewirtschaftungsplan der Flussgebietsgemeinschaft Weser. Lüneburg.
- NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ/ NLWKN (2010 A): Jahresbericht 2009. Norden.
- NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ/ NLWKN (2010 B): Verordnung über das Befahren der Oste vom 31.5.2010. Norden.

NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR ERNÄHRUNG, LANDWIRTSCHAFT, VERBRAUCHERSCHUTZ UND LANDESENTWICKLUNG/ MELVL (2010): Förderwegweiser PROFIL Programm zur Förderung im ländlichen Raum Niedersachsen und Bremen 2007-2013. Hannover.

NORDWEST NATUR (2006): Flusslandschaft Wümme - Unterwegs zum guten Zustand. Nordwestdeutsche Stiftung für Natur und Umwelt. Bremen.

Planungsgruppe Ländlicher Raum & Grontmij (2010): Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept „Ostfriesland-Mitte“ - Erläuterungsbericht. Emden.

PROJECTM (2005): Entwicklung des Kanutourismus im Ruppiner Land. – Präsentation.

PROJECTM & TOURISMUSKONTOR (2010): Wasserseitiges Leitsystem - Grundlagenkonzept. Berlin.

SEGELVEREIN WESER E.V. (2010): Freihäfen – Kostenlose Gastliegeplätze. www.segelvereinweser.de/news/83-freihafen-kostenlose-gastliegeplaetze.html

SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND HÄFEN DER FREIEN HANSESTADT BREMEN (2008): Masterplan „Entwicklungspotenziale für die Binnenschifffahrt in den bremischen Häfen“ - Vorlage Nr.: 17/139-L/S für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft und Häfen. Bremen.

SENATOR FÜR WIRTSCHAFT UND HÄFEN DER FREIEN HANSESTADT BREMEN (2009): Tourismuskonzept Land Bremen 2015 – Ein Beitrag zum Strukturkonzept 2015.

SPARKASSEN- UND GIROVERBAND FÜR SCHLESWIG-HOLSTEIN (2009) Sparkassentourismusbarometer Schleswig-Holstein - Jahresbericht. Kiel.

SPARKASSENVERBAND NIEDERSACHSEN (Hrsg.) (2008): Sparkassen-Tourismusbarometer Niedersachsen - Kapitel 2 / Wassertourismus in Niedersachsen.

SPARKASSENVERBAND NIEDERSACHSEN (Hrsg.) (2010): Sparkassen-Tourismusbarometer Niedersachsen - Jahresbericht 2010.

TOURISMUSVERBAND NORDSEE E.V. (Hrsg.) (2008): Touristisches Zukunftskonzept Nordsee 2015. Köln, Jever.

TOURISMUSVERBAND SCHLESWIG-HOLSTEIN E.V. (2009): Optimierung der touristischen Infrastruktur - Leitfaden für Kommunen. Kiel.

WSV BREMERHAVEN & BFG KOBLENZ (2008): Unterweser Unterhaltungsplan für den Abschnitt von km 44,0 bis 52,0 - Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Unterhaltung - Kurzfassung. Bremerhaven.

WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG WESERMARSCH (2007): Siellandschaft Wesermarsch - Regionales Entwicklungskonzept 2007-2013 der LAG - Wesermarsch in Bewegung. Brake.

WORLD WILDLIFE FUND/ WWF (2003): Verlandet der Jadebusen? - WWF legt Studie über die unterschätzten Umwelt-Gefahren des JadeWeserPort vor. Berlin.

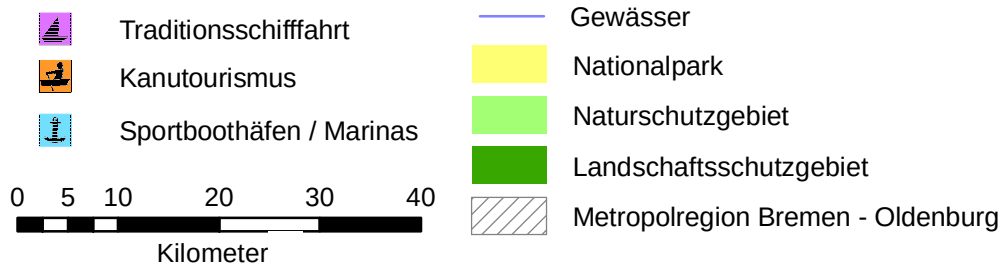
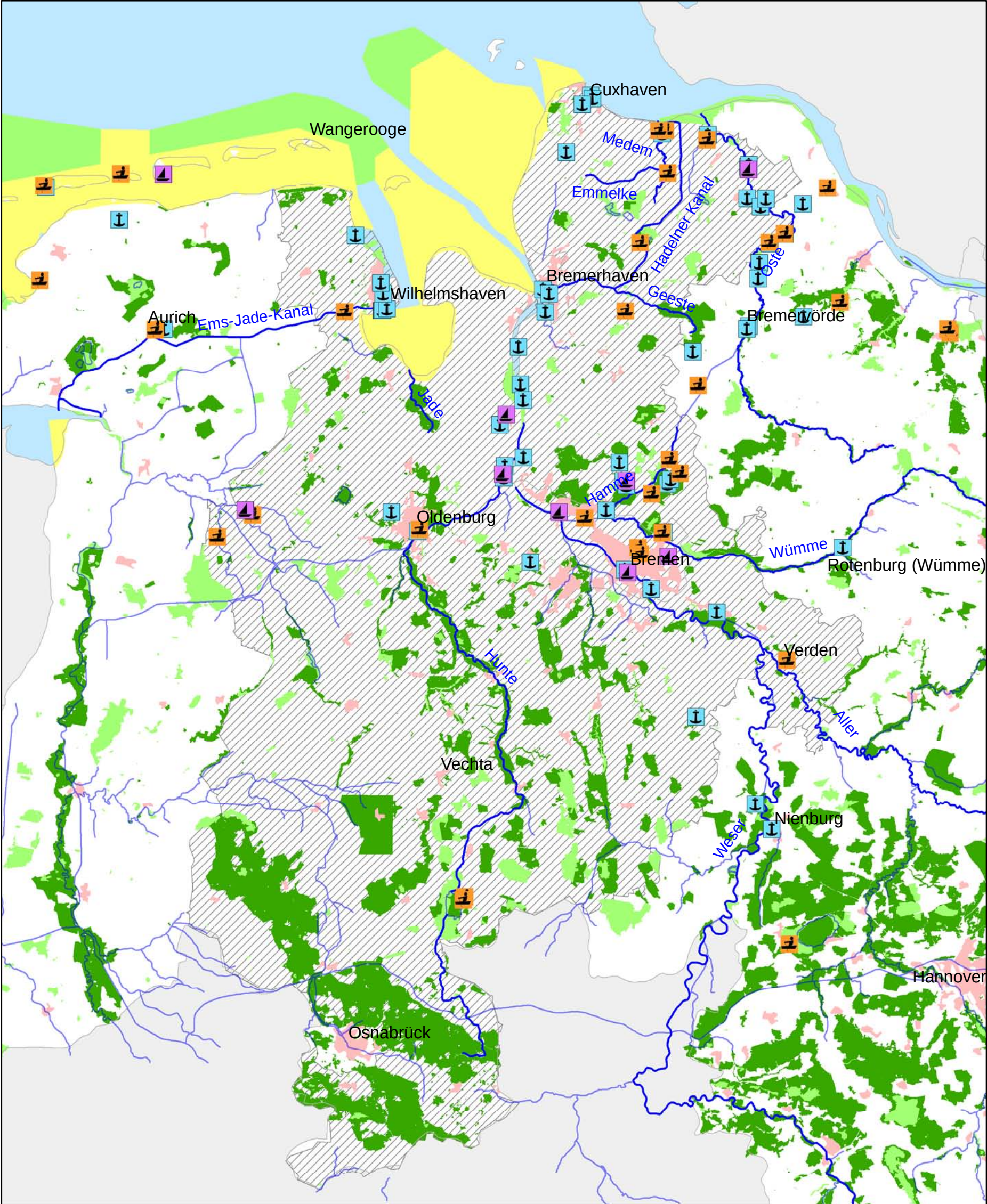
WORLD WILDLIFE FUND/ WWF (2006): Bilanz über 20 Jahre Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Frankfurt am Main.

Zweckvereinigung Hadler Region (2007): Regionales Entwicklungskonzept „Hadler Region“ Otterndorf.

9 ANHANG

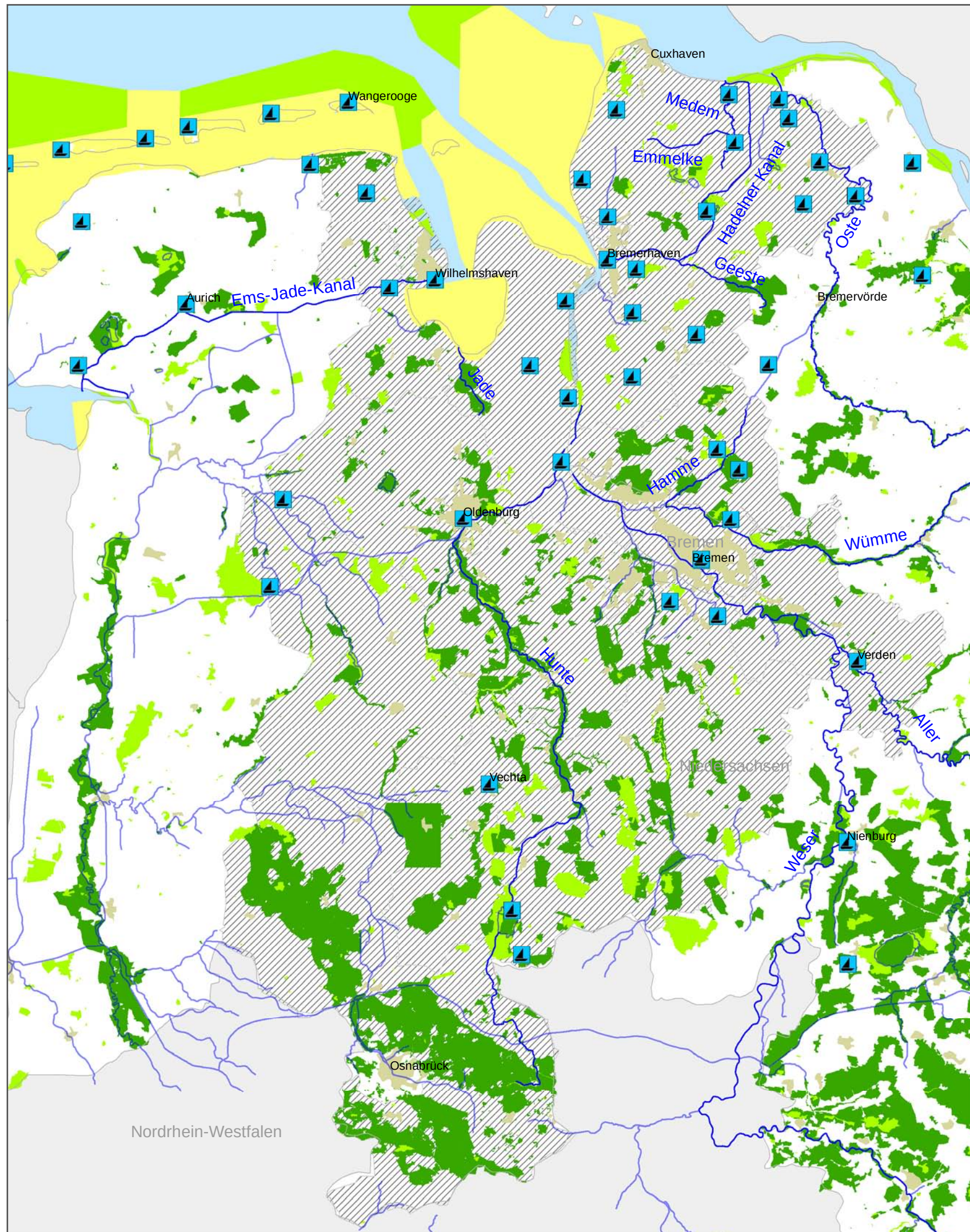
Wassertouristische Konzeptstudie
für die Metropolregion Bremen - Oldenburg im Nordwesten

VERBREITUNG DER WASSERTOURLISTISCHEN SEGMENTE
TRADITIONSSCHIFFFAHRT, KANUTOURISMUS UND SPORTBOOTHÄFEN



Wassertouristische Konzeptstudie für die Metropolregion Bremen - Oldenburg im Nordwesten

RÄUMLICHE VERBREITUNG DER INSTITUTIONEN, DIE BEI DER ALLGEMEINEN WASSERTOURLISTISCHEN ERHEBUNG 2010 DEN FRAGENBOGEN BEANTWORTET HABEN



 Lage der befragten Institutionen

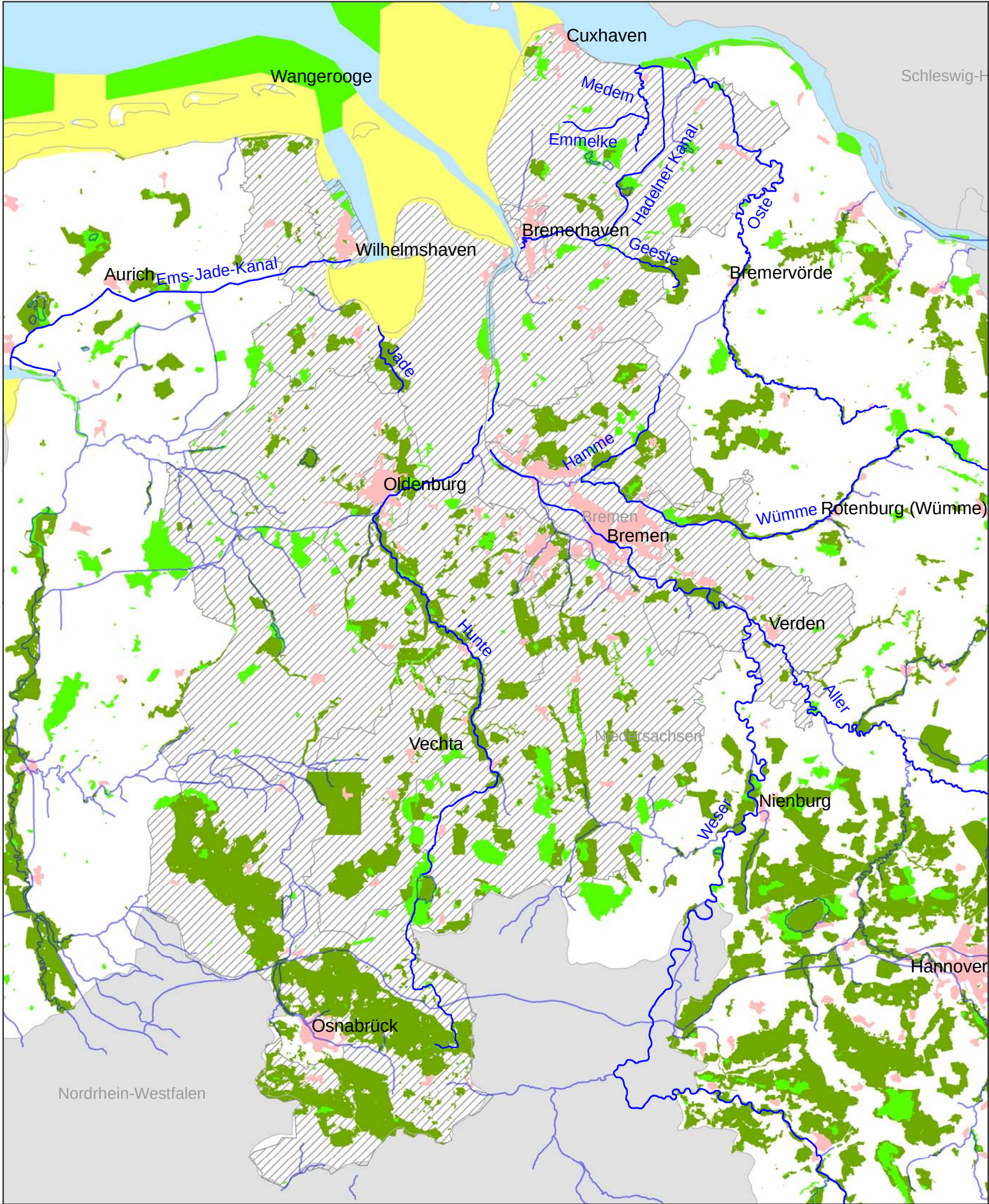
0 5 10 20 30 40
Kilometer

 Gewässer
 Nationalpark
 Naturschutzgebiet
 Landschaftsschutzgebiet
 Metropolregion Bremen - Oldenburg

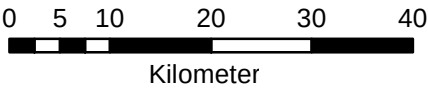
mediamare consulting GmbH 2010

Wassertouristische Konzeptstudie
für die Metropolregion Bremen - Oldenburg im Nordwesten

ÜBERSICHT ÜBER DIE METROPOLREGION BREMEN-OLDENBURG

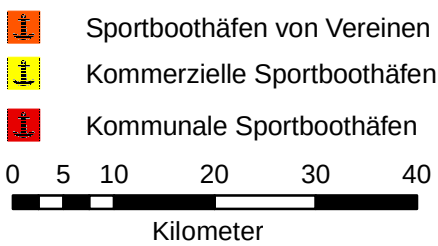
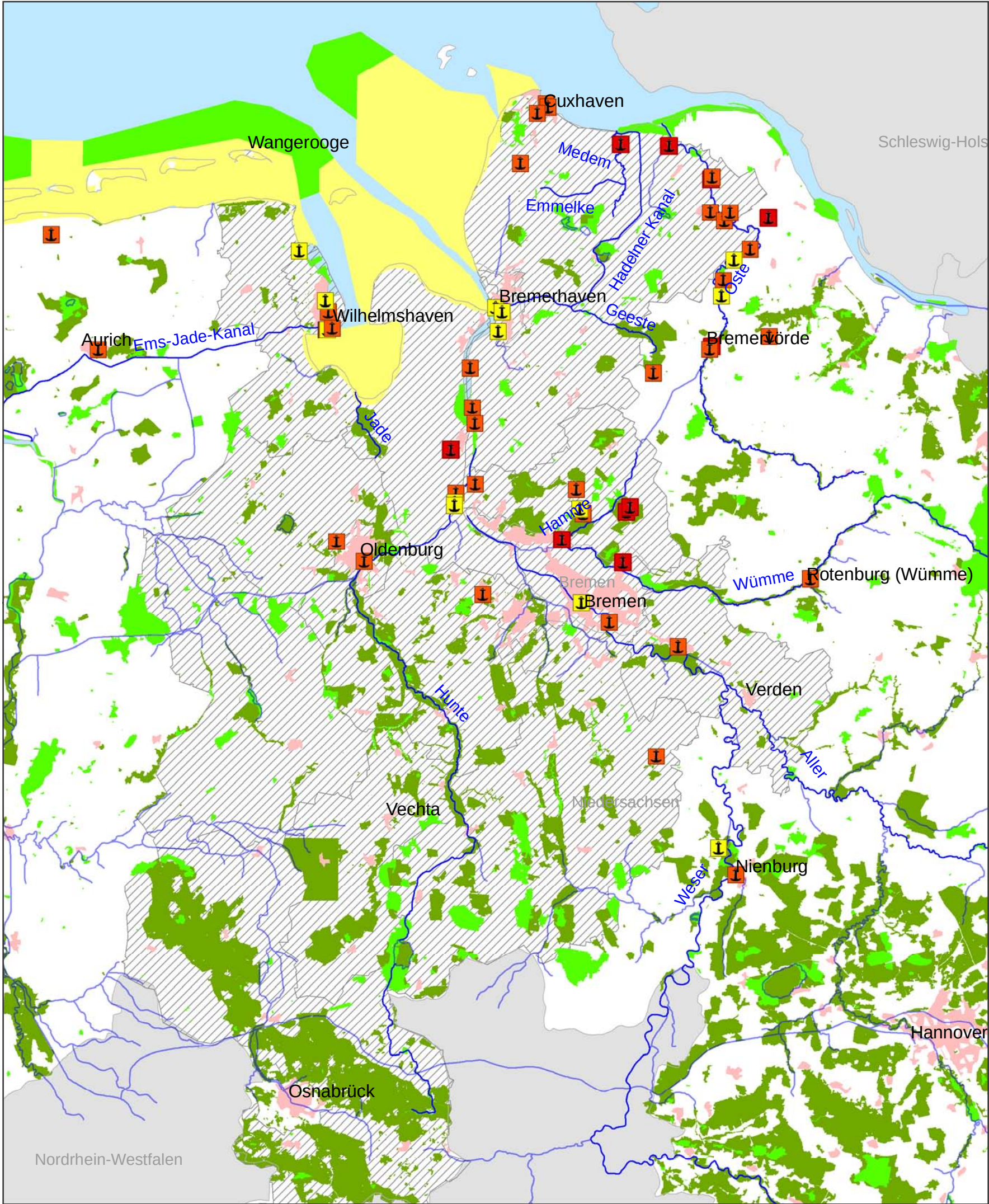


- Gewässer
- Nationalpark
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Metropolregion Bremen - Oldenburg



Wassertouristische Konzeptstudie
für die Metropolregion Bremen - Oldenburg im Nordwesten

RÄUMLICHE VERBREITUNG DER ERHOBENEN SPORTBOOTHÄFEN
DIFFERENZIIERT NACH TYP DES BETREIBERS



- Gewässer
- Nationalpark
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Metropolregion Bremen - Oldenburg