

**Wassertourismus-
konzeption
Mittelweser**

–Endbericht –

PROJECT M GmbH

Geschäftsführer:

Dipl.-Kfm. Cornelius Obier
Dipl.-Volksw. Andreas Lorenz

Büro Berlin

Tempelhofer Ufer 23/24
D-10963 Berlin
Tel. 030 – 2145 87 - 0
Fax 030 – 2145 87 - 11
E-Mail: berlin@projectm.de
<http://www.projectm.de>

Büro Lüneburg

Vor dem Roten Tore 1
D - 21335 Lüneburg
Tel. 04131 – 78 96 2 - 0
Fax 04131 – 78 96 2 - 29
E-Mail: lueneburg@projectm.de
<http://www.projectm.de>

Büro Stuttgart

Falkertstraße 82
D - 70193 Stuttgart
Tel. 0711 – 72 23 54 - 0
Fax 0711 – 72 23 54 - 29
E-Mail: stuttgart@projectm.de
<http://www.projectm.de>

Kontakt:

Dipl.-Betriebswirt
Matthias Wedepohl
E-Mail:
Matthias.Wedepohl@projectm.de

Inhaltsverzeichnis

1	PROJEKTHINTERGRUND UND –ZIELE.....	2
2	VORAUSSETZUNGEN FÜR EINE WASSERTOURLISTISCHE ENTWICKLUNG	2
3	ANALYSE DER AUSGANGSSITUATION	4
3.1	Gewässer- und Landschaftsausstattung	4
3.2	Wassertouristische Infra- und Angebotsstruktur	5
3.3	Innenmarketing und Vermarktung.....	6
3.4	Standortanalyse	7
3.5	Wassertouristische Nachfrage	11
3.6	Fazit Situationsanalyse.....	13
4	POTENZIALANALYSE	14
4.1	Regionale Potenziale	14
4.1.1	Gewässerpotenziale Mittelweser und Nebenflüsse	14
4.1.2	Kiesabbaufolgelandschaft.....	16
4.1.3	Landseitige Entwicklungspotenziale	18
4.1.4	Wettbewerbssituation.....	19
4.1.5	Marktentwicklung	20
4.1.6	Fazit Nachfragepotenziale	21
4.2	Standortbezogene Potenziale	21
4.3	Schlussfolgerungen Potenzialanalyse	28
5	ENTWICKLUNGSSTRATEGIEN FÜR DIE WASSERTOURLISMUSENTWICKLUNG	30
6	HANDLUNGSPROGRAMM	31
6.1	Ortsübergreifende Maßnahmen.....	31
6.1.1	Besuchereinformati on und –lenkung	31
6.1.2	Vernetzte Angebotsgestaltung	35
6.1.3	Verbesserung der Gewässerdurchgängigkeit	35
6.1.4	Vermarktung.....	36
6.1.5	Innenmarketing.....	37
6.2	Standortbezogene Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastrukturausstattung	38
6.3	Weitere Vorgehensweise	46

1 Projekthintergrund und –ziele

Die Tourismusregion Mittelweser hat eine erfolgreiche Tourismusedwicklung in den letzten Jahren zu verzeichnen, wie stetig steigenden Gästezahlen auch deutlich machen. Vor allem der Radtourismus hat eine rasante Entwicklung genommen und sich zur stärksten Produktlinie der Mittelweser entwickelt. Die gewässerbezogenen Entwicklungspotenziale durch die Mittelweser und Nebenflüsse werden hingegen bislang nur sehr begrenzt genutzt. Dies betrifft in erster Linie die Mittelweser aber auch deren Zuflüsse wie Große Aue und den Steinhuder Meerbach. Der Hauptgrund hierfür liegt in der bislang wenig entwickelten wassertouristische Infra- und Angebotsstruktur, so dass eine offensive Vermarktung des Wassertourismus nicht oder nur in sehr begrenztem Umfang möglich war.

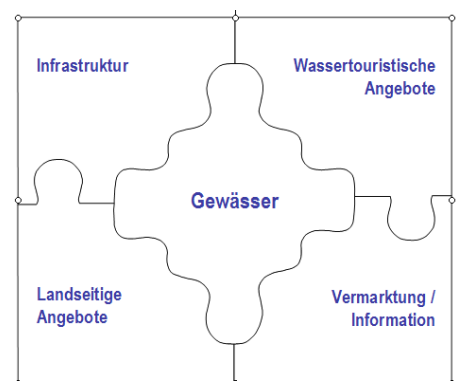
In den beiden integrierten Entwicklungskonzepten (ILEK) Mitte Niedersachsen und Mittelweser wurde deshalb als Leitprojekt eine Konzeption zur Verbesserung und Stärkung des Wassertourismus an der Mittelweser vorgeschlagen. Abweichend zur Oberweser und Unterweser gibt es für die Mittelweser zwischen Minden und Bremen bislang noch keine gemeinsamen, überörtlich abgestimmten Vorstellungen zur Entwicklung des Wassertourismus.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Region zur Erarbeitung einer wassertouristischen Entwicklungskonzeption entschlossen und dafür das Tourismusberatungsbüro PROJECT M beauftragt. Ziel der Wassertourismuskonzeption ist es, für die Mittelweser umsetzungsfähige Vorschläge für die Entwicklung des Wassertourismus zu entwickeln und damit die Mittelweserregion weiter zur Tourismusregion zu profilieren und den Tourismus insgesamt zu stärken.

Als unverzichtbare Grundlage für eine hohe Umsetzungsfähigkeit der Vorschläge erfolgte in einem ersten Schritt eine ehrliche Einschätzung der aktuellen Situation und der Entwicklungspotenziale, um darauf aufbauend realistische Zielsetzungen für die künftige wassertouristische Entwicklung zu formulieren. Unter Berücksichtigung eines ausgewogenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses wird darauf aufbauend ein Fahrplan bzw. Handlungsprogramm zur weiteren Entwicklung des Wassertourismus im Bereich der Mittelweser entwickelt. Dies beinhaltet Maßnahmenvorschläge für die einzelnen Anrainerkommunen im Hinblick auf eine Qualifizierung der Infra- und Angebotsstruktur sowie ortsübergreifende Handlungsempfehlungen zur Besucherlenkung, zur Vermarktung und besseren Abstimmung untereinander (Innenmarketing).

2 Voraussetzungen für eine wassertouristische Entwicklung

Bedingung für die Entwicklung des Wassertourismus ist ein attraktives Gewässersystem, mit dem tourismusrelevante Aktivitäten auf und am Wasser überhaupt erst möglich werden. Gewässer allein „machen“ aber noch keinen Wassertourismus, denn zur Entwicklung des Wassertourismus müssen mehrere Voraussetzungen erfüllt werden, wie die folgende Grafik verdeutlicht.



Zentrale Grundlage für den Wassertourismus ist die Erschließung der Gewässer durch eine nutzergerechte Infrastruktur in Form von Anlegestellen sowie einer Versorgungsinfrastruktur für

Boote und Mannschaft. Darüber hinaus gehört zum Wassertourismus eine Angebotsstruktur, die es Urlaubern ermöglicht, die Gewässer zu befahren bzw. zu erkunden, wie z. B. die Bootsvermietung oder auch die Durchführung organisierter Bootstouren. Wichtig für einen Großteil der Wassertouristen ist neben dem Gewässererlebnis auch die Möglichkeit eines attraktiven landseitigen Erlebnisses (Gastronomie, Kultur, Einkaufen usw.). Nicht zu letzt bedarf es einer gezielten Vermarktung, damit potenzielle Urlauber von den wassertouristischen Möglichkeiten überhaupt erfahren.

Dies bedeutet für die Entwicklung des Wassertourismus, dass nicht nur die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden müssen, sondern weitere Schritte in der Angebotsgestaltung und Vermarktung zwingend notwendig sind, respektive ein attraktives Gesamtprodukt Wassererlebnis in der Mittelweserregion.

Neben der inhaltlichen Passfähigkeit ist auch die regionale, überörtliche Vernetzung ein weiterer zentraler Erfolgsfaktor für die wassertouristische Entwicklung. Der Wassertourist erwartet die o. g. Voraussetzungen für die gesamte Mittelweser und nicht nur punktuell in einzelnen Orten. Die Entscheidung für die Entwicklung des Wassertourismus bedeutet daher immer auch die regionale Verpflichtung für alle Anrainerkommunen mitzuziehen und damit ein durchgängig attraktives Urlaubserlebnis zu schaffen.

Im Mittelpunkt dabei stehen der Urlauber und seine Bedürfnisse. Dies setzt voraus, dass zum einen Klarheit darüber besteht, welche Zielgruppenpotenziale vorhanden sind und man zum anderen deren Anforderungen kennt. Maßgeblich für die Zielgruppenpotenziale sind die Gewässervoraussetzungen, die je nach Zielgruppe variieren. Während beispielsweise die Mehrheit der Kanuten Wert auf eine kleinteilige, sehr Natur belassene Gewässerstruktur legt, spielt für das motorisierte Wasserwandern z. B. auch die Gewässerlänge und Vernetzung mit anderen Gewässersystemen eine wichtige Rolle. Unabhängig von der konkreten Zielgruppe gilt für alle wassertouristischen Zielgruppen, dass vor dem Hintergrund der bundesweit in vielen Regionen erfolgten Infra- und Angebotsstrukturaufwertung in den letzten Jahren die Ansprüche und Erwartungen grundsätzlich gestiegen sind. Für wassertouristische Regionen bedeutet dies, je höher man sich die wassertouristischen Ziele setzt, desto höher muss auch die Messlatte an Qualität und Quantität der Infra- und Angebotsstruktur gehängt werden. Neben einer grundsätzlichen Vermarktungsfähigkeit (Mindestvoraussetzung) liegt ein entscheidendes Kriterium daher in der Zielsetzung, die sich eine Region für die Entwicklung des Wassertourismus setzt.

Grundlage für die Ziele sollte eine ehrliche Einschätzung der Nachfragepotenziale sein. Es ist wenig Erfolg versprechend sich Ziele zu setzen, die nicht mit den tatsächlichen Gewässer- und Wettbewerbspotenzialen korrespondieren. Der Ausbau der Infra- und Angebotsstruktur muss angepasst sein an die Marktpotenziale, d. h. Aufwand und Nutzen müssen im Verhältnis stehen. Es ist weder sinnvoll noch ergebnisorientiert, wenn Investitionen in die wassertouristische Infrastruktur nicht auch eine entsprechende Nachfrage gegenübersteht. Entscheidendes Kriterium für die Qualitäten und Dimensionierung der Infra- und Angebotsstruktur in der Mittelweser ist eine realistische Beurteilung der tatsächlichen Nachfragepotenziale. Vor diesem Hintergrund erfolgt in Gliederpunkt 3 eine ausführliche Einschätzung der wassertouristischen Potenziale als unverzichtbare Grundlage für ein marktorientiertes Handlungsprogramm.

3 Analyse der Ausgangssituation

Eine ehrliche Einschätzung des aktuellen wassertouristischen Entwicklungsstandes bildet die Grundlage für das Konzept. Die Beurteilung erfolgt auf Basis folgender Arbeitsschritte:

- Eine Besichtigung der wassertouristisch relevanten Standorte
- Eine Befragung der Anbieter/Wassersporteinrichtungen entlang der Weser (Auswertung in der Anlage 1)
- Eine Auswertung vorliegender Daten des WSA zum Bootsverkehr auf der Weser
- Zahlreiche Gespräche u. a. mit Betreibern von Wassersporteinrichtungen, dem WSA u. v. m.

3.1 Gewässer- und Landschaftsausstattung

Stärken

- Weite, ruhige Gewässerlandschaft mit vgl. wenig Lärmpotenzial land- und wasserseitig
- Reizvoller Gewässerverlauf mit wenig Begradigungen bzw. vielen Kurven
- Fünf landschaftlich reizvolle Altarme der Weser ohne Berufsschiffverkehrsverkehr
- Vgl. einfache Befahrbarkeit für motorisiertes Wasserwandern (wenig Untiefen, vgl. geringe Strömung, gesicherte Wasserstände)
- V. a. im nördlichen Bereich viele Naturstrände, auf längeren Abschnitten gute Sichtachsen durch niedrige Deiche
- Überwiegend geringes Konfliktpotenzial mit Naturschutz, durch Klassifizierung als Bundeswasserstraße keine Befahrenseinschränkungen
- Vernetzung mit überregionalem Gewässersystem in Norddeutschland, attraktive Transitstrecke zur Nordsee (Bremen und Hamburg)
- Nebenflüsse mit touristischer Attraktivität für das muskelbetriebene Wasserwandern: Steinhuder Meerbach, Große Aue und Alte Aller
- Kiesabbaufolgelandschaft mit touristischen Nutzungsmöglichkeiten

Schwächen

- Konfliktpotenzial Sportbootschiffahrt mit Berufsschiffahrt, Attraktivitätsverlust für die Sportbootschiffahrt durch weiter zunehmenden Berufsschiffverkehrsverkehr aufgrund des geplanten Ausbaus der Mittelweser für Großschiffe
- Für Kanuten nur stromabwärts befahrbar (Ausnahme Altarme und Schleusenkanäle), nicht für ungeübte Kanuten geeignet aufgrund des Gefährdungspotenzials durch Berufsschiffahrt (Ausnahme Altarme)

- Teilweise monotoner Uferverlauf und eintöniges Landschaftsbild
- Wenig naturnahe Uferbereiche – vgl. geringes unmittelbares Naturerlebnis
- Eingeschränkte Durchlässigkeit, teilweise längere Wartezeiten durch sechs Schleusen (Schleusungen für Sportboote erfolgen in der Regel nur im Zusammenhang mit der Berufsschiffahrt)
- Eingeschränkte touristische Nutzungsmöglichkeiten der entstehenden Kiesseen durch Naturschutz und wasserfachliche Belange
- Naturschutzfachliche Einschränkungen vor allem im Gebiet Petershagen verhindern bislang wasserseitige Erschließung der Anrainerorte

3.2 Wassertouristische Infra- und Angebotsstruktur

Stärken

- Entlang der Mittelweser Basisinfrastruktur zum Anlegen in den meisten Anrainergemeinden vorhanden
- Punktuell zentrale Servicemerkmale vorhanden (Ver- und Entsorgung mit Strom und Wasser)
- Mit Ausnahme von Dörverden alle Wehre an den Seitenarmen durchlässig für Kanuten (Bootswagen usw.)
- Viele engagierte Wassersportvereine mit grundsätzlicher Öffnung für Gäste
- Gewässerbefahrung durch Fahrgastschiffahrt ab Nienburg, Verden und Minden
- Zahlreiche Campingplätze in unmittelbarer Wesernähe (Anzahl ?), gute Ausstattung mit Übernachtungsmöglichkeiten auch durch die Wassersportvereine
- Mehrere geeignete Slipstellen entlang der Mittelweser (ehem. Nato- oder Fährampen)
- Gute Radwegeausstattung v. a. Weserradweg entlang der Weser
- Kanugerechte Infrastrukturausstattung auf ca. erstem Drittel des Steinhuder Meerbachs (ausgehend vom Steinhuder Meer)

Schwächen

- Keine durchgängig wasserseitige Erschließung, d. h. nicht alle Anrainerorte sind auch vom Wasser aus erreichbar (v. a. Petershagen und Ortsteile). Dies gilt sowohl für motorisierte Sportboote, als auch Kanus sowie Fahrgastschiffe (Genauerer siehe Gliederungspunkt 3.1.2)
- Bedeutende kulturelle Sehenswürdigkeiten mit Gewässerlage wie das Industriemuseum Glashütte Gernheim nicht von der Wasserseite zugänglich

- Kaum zentrumsnahe Anleger für Kurzzeitlieger (stundenweise Ortsbesichtigungen, Versorgung)
- Qualitative und quantitative Infrastrukturdefizite – nicht nutzergerechte Anlegesituationen (veraltete Steganlagen, fehlende Servicemerkmale, fehlende Liegeplatzkapazitäten für Gastlieger)
- Häufig wenig attraktive Gestaltung der wassertouristischen Empfangsräume
- Keine wasserseitige Beschilderung, häufig unklare Situation, ob und wo Anlegen möglich. Keine Informationen für Wassertouristen zum touristischen Umfeld an den wassertouristisch relevanten Empfangsräumen (Infotafeln).
- Viele Wassersportanlagen sind landseitig schwierig zu finden (keine Ausschilderung im Rahmen der touristischen Leitsysteme)
- Keine ausgewiesenen Ein- und Ausstiegsstellen für slipfähige Boote und Kanus
- Kleinteilige Anbieterstruktur, geringe Angebotsbreite und –vernetzung, z. B. keine Kanuvermietung an der Weser oder Nebenflüssen
- Zu geringe Vernetzung mit landseitigen Angeboten, z. B. keine Kombiangebote mit Weserradweg (Rad & Boot)
- Schwierige Tanksituation: keine Wassertankstelle oder Anleger nahe landseitiger Tankstellen
- Geringe Gastronomieausstattung an der Weser bzw. in unmittelbarer Wesernähe
- Fehlende Infrastruktur zum Kanuwandern auf der Großen Aue (Konzept liegt vor) und Teilen des Steinhuder Meerbachs. Dadurch auf beiden Flüssen keine kanugerechte Verbindung mit der Weser.

3.3 Innenmarketing und Vermarktung

Stärken

- Handlungsbedarf zur Erschließung wassertouristischer Potenziale durch Mittelwesertouristik, Anrainerkommunen und Landkreis erkannt. Ortsübergreifende Akzeptanz zur Optimierung der Situation.
- Hoher Bekanntheitsgrad der Weser
- Grundlegende Informationen zu Aktivitäten auf und am Wasser durch die Mittelweser Touristik im Rahmen Internetauftritt und Printprodukte

Schwächen

- Geringe und auch keine aktuelle Informationsvermittlung zum Wasserwandern auf der Weser (motorisierte und muskelbetriebene Sportbootschiffahrt)
- Bislang geringe Vermarktung Wassertourismus auf allen Ebenen (Regions- und Ortsebene)
- Fehlende Vorstellungen zu den wassertouristischen Entwicklungsmöglichkeiten in den Anrainerorten
- Kaum überörtliche Abstimmung zum Wassertourismus (Kommunen, Anbieter, MW Touristik, WSA, Naturschutz)

3.4 Standortanalyse

Im Folgenden werden die wassertouristisch relevanten Standorte entlang der Mittelweser mit Grobdarstellung des aktuellen Entwicklungsstandes aufgelistet :

Ort	Anlegesituation
Dreye Ort km 356	Stadtnaher Weserarm derzeit ohne geordnete Anlegemöglichkeit für motorisierte Sportboote und Kanus. Anlegemöglichkeit für Fahrgastschiffe. Bereich wird derzeit aufgrund von Hochwasserschutzmaßnahmen umgebaut.
Dreye/ Wieltsee km 355	Wieltsee mit sechs Vereinsanlagen. Alle Vereine bieten Gastliegeplätze für Boote bis 14 Meter, Strom und Wasser am Steg sowie Sanitäreanlagen.
Horstedt km 346,5	Campingplatz mit zahlreichen Kleinstegen für Anwohner (Dauercamper)
Achim Uesen km 341	Marina Achim Nordufer, moderne Schwimmsteganlage für Sportboote bis ca. 11 Meter mit angrenzendem 4 Sterne Hotel. Unklare Situation für Gastlieger, nur kleines, kaum lesbares Hinweisschild. Keine nutzergerechte Anlegesituation für Kanuten (unklar wo, kein Steg oder Kanutreppe). Keine Anleger für Fahrgastschiffahrt. Derzeit ist das Anlegen nur für Schiffe mit Bugbrücke möglich. Insgesamt attraktives Gelände, aber Gestaltungsdefizite Parkplatz und Weg zur Weser.
Thedinghausen (Achim) km 341	Steganlage vom BSV Achim Thedinghausen, mehrere Gastliegeplätze für Boote bis 12 Meter. Strom, Wasser, Sanitäreanlagen.

Ort	Anlegesituation
Achim Baden km 339	Keine Anlegestelle für Sportboote sowohl Motorboote als auch Kanuten. Attraktiver Badestrand gegenüber auf der anderen Weserseite. Ehemaliger vorhandener Anleger für Fahrgastschiffahrt wurde aufgrund fehlender Nutzung zurückgebaut.
Campingplatz Alte Weser Drosselhof km 334 (Altarm)	Steganlage am Campingplatz vom Wassersportverein. Nur für kleine Boote bis 7 Meter. Keine nutzergerechte Anlegesituation für Kanuten. Anzahl Gastliegeplätze nicht ausreichend. Gute Versorgung durch Campingplatz (Sanitär, Gaststätte).
Intschede Alte Weser 329	Einzelstege von zwei Vereinen auf beiden Uferseiten. Sliprampe und Anlegemöglichkeit für Fahrgastschiffahrt (kein Anleger, nur Bugbrücke) am nördlichen Ufer vor Wehr. Für Kanuten Bootswagen zur Passierung des Wehrs.
Ritzenbergen km 325	Private Steganlage bis 6 Meter. Ort liegt nicht unmittelbar an der Weser Nördlich kurz hinter Abzweig Aller Sliprampen.
Groß Hutbergen km 322	Ort etwas entfernt von Weser, keine wasserseitige Erschließung, zwei kleine Hafenbecken ohne Anlegestelle.
Rieda km 316	Keine ausgewiesene Anlegestelle, aber für Kanus Einsetzmöglichkeiten mit Pfad zum hübschen Dorf. Insgesamt attraktives ländliches Umfeld und schönes Ortsbild.
Dörverden km 308	Attraktiver Hafen des WSV Dörverden auf Insel mit ausreichenden Liegeplatzkapazitäten für Gastlieger bis max. 15 Meter Länge. Strom und Wasser vorhanden. Lage etwa 1 km zum Ortskern mit Versorgungseinrichtungen. Im Ort Steganlage für Fahrgastschiffe. Bislang einziger Standort an Mittelweser mit Ausschilderung durch Gelbe Welle. Im Ortskern keine speziellen Anleger für motorisierte und muskelbetriebene Sportboote. Wehr Altarm nicht passierbar, da keine Bootsschleppe oder geordnete Umtragemöglichkeit.
Barme km 305	Gaststätte Weserlust mit kleinem Anleger für motorisierte Sportboote. Geringe Liegeplatzkapazität und für Kanuten aufgrund des Höhenunterschieds nicht nutzbar. Aufgrund des Gefälles und Steinschüttung können Kanuten nicht am Standort anlegen. Etwas flussaufwärts ehemaliger Bundeswehrhafen ohne wassertouristische Nutzung.
Hoya km 298	In direkter Ortslage kein Anleger für Sportboote. Am Ostufer Anleger für Fahrgastschiff. In südlicher Ortslage Hafen des WSV Hoya. Schöne Anlage mit guten Serviceeinrichtungen, aber nur begrenzte Liegeplatzkapazitäten für Gastlieger, v. a. größere Boote.

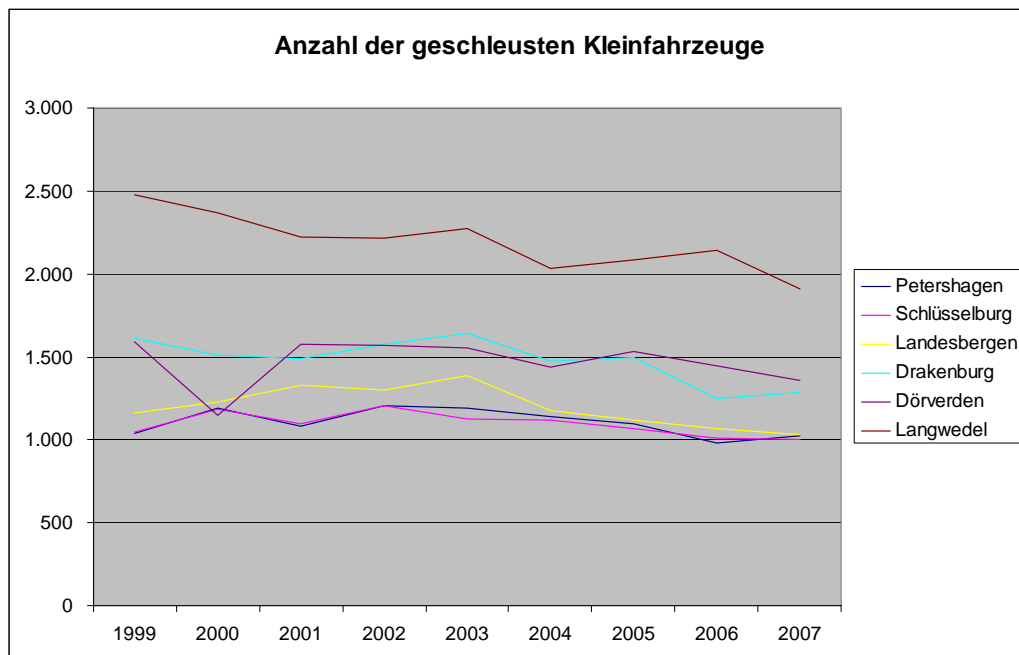
Ort	Anlegesituation
Schweringen km 289	Keine direkte Weseranbindung des Ortes, aber Fährverbindung und Sliprampe.
Drakenburg km 277	In der Ortslage am Wehr keine wasserseitige Erschließung (Anlegemöglichkeiten), weder für Sport-boote noch Fahrgastschiffe. Wehr ist für Kanus durch Bootsgasse passierbar. Anlegemöglichkeiten für Sportboote und Fahrgastschiff nur am Campingplatz ca. 1,5 km vom Ort entfernt. Für fußläufige Besichtigung des Ortes zu große Entfernung.
Mehlbergen km 275	Einzige gewerbliche Marina entlang der Mittelweser zwischen Achim und Minden. Ausreichende Liegeplatzkapazitäten für motorbetriebene Boote auch über 10 Meter Länge. Für Kanuten derzeit keine nutzergerechte Anlegesituation.
Nienburg km 268	Zentrumsnahes Hafenbecken mit älteren Steganlagen des Kanuvereins, Toiletten und Vereinsgaststätte. Gastliege-Kapazitäten häufig nicht ausreichend (Motorboote). Insgesamt sehr veraltete Anlage, dadurch auch Beeinträchtigung des Gesamteindrucks des Geländes . Anleger Fahrgastschiff auf westlicher Weserseite an Kaimauer.
Leeseringen km 260	Keine wasserseitige Erschließung. Für Ein- und Ausstieg Kanu Nutzung alte Fährrampe möglich, allerdings Situation wenig nutzergerecht (Steine).
Liebenau km 256	Gewerbestandort ohne wasserseitige Erschließung für Sportboote. Im südlich anschließenden öffentlichen Bereich Rastplatz mit Treppenzugang zum Wasser, allerdings ohne Anleger.
Landesbergen km 249	In Ortsnähe (Weserbrücke) keine Anlegemöglichkeiten für Sportboote und Fahrgastschiffe. Südlich des Ortes bei km 249 Steganlagen des WSV Landesbergen mit begrenzten Kapazitäten für motorisierte Schiffe. Schöne Anlage mit der Möglichkeit zum Campen für Wasserwanderer. Etwas nördlich vom Verein Sliprampen sowie Anleger der Fahrgastschiffahrt.
Stolzenau km 243	Sehr begrenzte Anzahl an Liege-plätzen für Sportboote am Camping-platz. Keine Gastliegeplätze, dadurch ist Stolzenau derzeit für motorisierte Wasserwanderer nicht erreichbar. Kanuwanderer können Vereinsgelände Kanu- und Ruderklub nutzen. Fahrgastschiffe können an der Kaimauer am neu entstandenen Wohnmobilstellplatz anlegen.
Hoppenberg / Schlüsselburg	Am Wehr kein Anleger für Sport-boote. Attraktiver Zielort Schlüssel-burg ist für Wasserwanderer mit Motorboot daher nicht erreichbar.

Ort	Anlegesituation
km 237	Anlegemöglichkeit nur für Kanuten im Zusammenhang mit Bootsgasse am Wehr. Südlich des Wehrs in Hoppenburg Vereinsgelände Wassersportverein mit geringen Liegeplatzkapazitäten.
Heimsen km 234	Einzelstege des ortsansässigen Wassersportvereins ohne Gastliegeplätze. Damit schlechte wasserseitige Erschließung des Ortes sowohl für motorisierte Wasserwanderer als auch für Kanuten.
Ilverse km 229	Keine wasserseitige Erschließung.
Buchholz km 228	Direkte Gewässeranbindung aber ohne wasserseitige Erschließung. Wesernahe Gaststätte ist wasserseitig nicht erreichbar.
Windheim km 222	Keine wasserseitige Erschließung, weder für Motorboote noch für Kanus und Fahrgastschiffe. Aus- und Einstieg für Kanus im Fährbereich zwar möglich, aber wenig nutzergerecht.
Ovenstädt km 216	Keine wasserseitige Erschließung weder für muskel- und motorbetriebene Boote noch für Fahrgastschiffe. Industriemuseum Glashütte Gernheim dadurch nicht für Bootsfahrer erreichbar.
Petershagen Alter Weserarm km 214	In der Ortslage keine Anlege-möglichkeiten für Fahrgastschiffe und motorisierte Sportboote. Für Kanuten seit 2008 ortsnahe Anleger (Schwimmsteg) nahe Schloss. Für Fahrgastschiffe und motorisierte Sportboote Anlegemöglichkeit südlich des Ortes am Hauptarm der Weser. Dort attraktive Empfangssituation (angelegter Rastplatz) und gute Anlegesituation, allerdings über zwei km vom Ortskern entfernt.
Lahde km 214	Ausreichende und nutzergerechte Anlegesituation am Yachthafen Lahde auf dem Gelände des Campingplatzes für Boote bis 10 Meter (für Kanus weniger geeignet). Gute Versorgungssituation durch Campingplatz.

3.5 Wassertouristische Nachfrage

Eine genaue Ermittlung der wassertouristischen Nachfrage ist aufgrund fehlender Daten nicht möglich. Gleichwohl lässt sich anhand der Schleusenstatistik und der im Rahmen des Projekts durchgeführten schriftlichen Befragung der Wassersporteinrichtungen ein ungefähres Bild über die wassertouristische Nachfrage zeichnen.

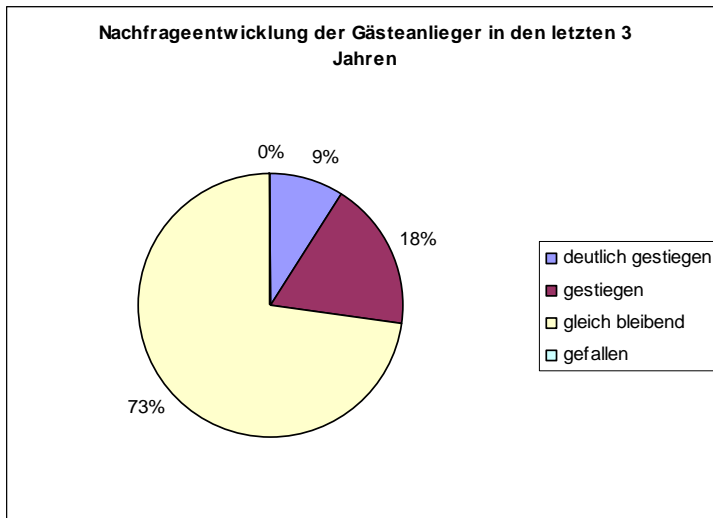
Bei der folgenden Schleusenstatistik des WSA ist zu beachten, dass die Zahl der Schleusungen nicht identisch mit der Anzahl der Sportboote ist, da in der Schleusenstatistik sowohl Berg- als auch Talschleusungen erfasst sind. Da eine unbekannte Anzahl an Booten aber die Schleusen nur einmalig passiert (Rückfahrt über Elbe, Ems oder anderes Gewässer), ist eine verlässliche Einschätzung der Bootszahl nicht möglich. Die folgende Schleusenstatistik von den 6 Schleusen entlang der Mittelweser macht deutlich, dass mit Ausnahme der Schleusen Drakenburg und Schlüsselburg an allen Schleusen in den letzten Jahren eine leicht rückläufige Entwicklung zu verzeichnen ist.



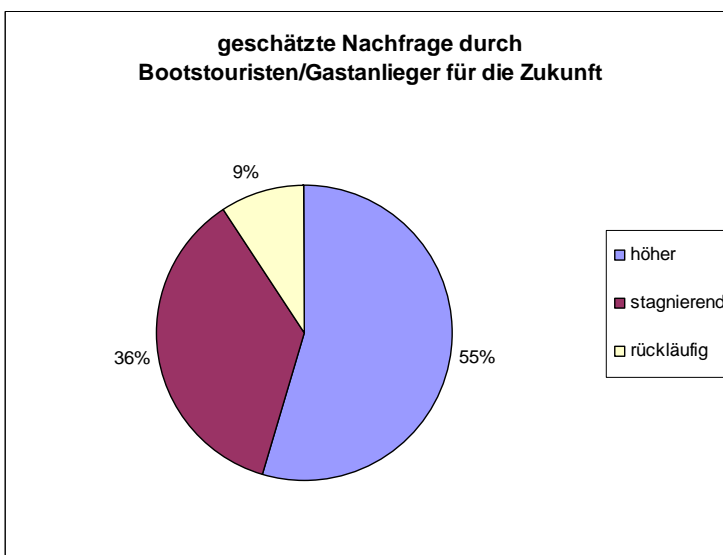
Daraus lässt sich aber nicht die Schlussfolgerungen ziehen, dass die Nachfragegrenzen im Bootsverkehr bereits erreicht sind, denn die Zahlen wurden trotz der vielen Unzulänglichkeiten in der Infra- und Angebotsstruktur und mit einer sehr begrenzten Vermarktung erreicht.

Erkenntnisse lassen sich auch aus der Befragung der Wassersporteinrichtungen entlang der Mittelweser ziehen. Diese sind zwar im wissenschaftlichen Sinne nicht repräsentativ, da aber immerhin 71% aller ermittelten Einrichtungen geantwortet haben, lassen sich gesicherte Tendenzen erkennen. Abweichend zur Schleusenstatistik verzeichnen fast drei Viertel aller Wassersportanlagen eine gleich bleibende Entwicklung, immerhin ein Viertel hat ein Wachstum bei den Gastliegern zu verzeichnen. Der vermeintliche Widerspruch zur Schleusenstatistik erklärt sich möglicherweise durch eine rückläufige Entwicklung der regionalen Nachfrage. Viele Vereine bemerken in zunehmendem

Maße die steigenden Energiekosten bei den Mitgliedszahlen und/oder auch durch eine geringere Ausflugsintensität der Mitglieder (weniger Bootstouren).



Immerhin gut die Hälfte der Betreiber erwartet eine höhere Nachfrage für die Zukunft, wie die folgende Grafik zeigt.



Zur qualitativen Beurteilung der Nachfrage lassen sich aus der Befragung folgende Erkenntnisse ziehen:

- Fast die Hälfte der Bootsnachfrage (49%) kommt aus dem regionalen Umfeld Mittelweser – Bremen. Mit 12% kommt die nachfolgend größte Gruppe aus den Niederlanden sowie mit 10% von der Oberweser.

- Etwa zwei Drittel der Bootsnachfrage ist dem Durchgangsverkehr zuzurechnen. Dafür spricht auch, dass die große Mehrheit der Gäste nur für eine Übernachtung bleibt.

3.6 Fazit Situationsanalyse

Insgesamt bestätigt die Situationsanalyse den auch in der Region vorherrschenden Eindruck, dass der Wassertourismus bislang nur eine untergeordnete Rolle für die Tourismusregion Mittelweser spielt. Sowohl in Bezug auf Nachfrage als auch Infra- und Angebotsstruktur ist die Mittelweser noch „wassertouristisches Entwicklungsland“. Vor dem Hintergrund der zahlreichen qualitativen und quantitativen Defizite bei der Infrastruktur- und Angebotsausstattung wird auch die bisherige Zurückhaltung der Mittelweser Touristik bezüglich der Bewerbung des Wassertourismus verständlich, da eine offensive Vermarktung mit der jetzigen Infra- und Angebotsstruktur kontraproduktiv wäre.

Gleichwohl ist die Situation nicht grundsätzlich negativ, sondern gibt durchaus Anlass zu Optimismus, da vielerorts eine entwicklungsfähige Basis-Infrastruktur bereits vorhanden ist, auf der bei der wassertouristischen Entwicklung aufgebaut werden kann. Hinsichtlich der Nachfragezahlen gilt es außerdem zu berücksichtigen, dass diese trotz der Infrastrukturdefizite und ohne gezielte Vermarktung zustande gekommen sind. Vor diesem Hintergrund kann berechtigt davon ausgegangen werden, dass mit einer besseren Infrastruktur und einer gezielten Vermarktung weitere Nachfragepotenziale erschlossen werden können. Dies wird, wie aus der Befragung ersichtlich wurde, offensichtlich auch von vielen Wassersporteinrichtungen so beurteilt.

Unter dem Strich lautet das Zwischenfazit, dass der aktuelle wassertouristische Entwicklungsstand nicht den eigentlichen Potenzialen entspricht. Wo konkret diese Potenziale liegen und wie hoch diese ausfallen, wird im folgenden Gliederungspunkt ausführlicher untersucht.

4 Potenzialanalyse

4.1 Regionale Potenziale

Neben einer ehrlichen Einschätzung der Ist-Situation ist eine realistische Beurteilung der Entwicklungsmöglichkeiten eine unverzichtbare Grundlage, um für die Mittelweser realisierbare Ziele und umsetzungsfähige Handlungsempfehlungen zur Entwicklung des Wassertourismus geben zu können.

Die Entwicklungspotenziale ergeben sich im Wesentlichen aus den vier folgenden Punkten:

1. Gewässervoraussetzungen
2. Landseitige Entwicklungspotenziale
3. Wettbewerbssituation
4. Marktbedingungen

Alle Aspekte werden im Folgenden im Hinblick auf ihre jeweilige Relevanz zur Mittelweser genauer untersucht.

4.1.1 Gewässerpotenziale Mittelweser und Nebenflüsse

Prägendes Gewässer der Mittelweser ist - wie der Destinationsname schon vermittelt - die Weser. Mit der Großen Aue (westliche Weserseite), dem Steinhuder Meerbach (östliche Weserseite) sowie der Alten Aller zwischen Langwedel und Achim gibt es darüber hinaus drei Zuflüsse der Weser, die grundsätzlich ebenfalls für eine wassertouristische Nutzung in Frage kommen.

Perspektivisch ergeben sich weitere Entwicklungspotenziale aus den vielen Kiesabbaugebieten, die sich in der gesamten Region verteilen, schwerpunktmäßig im südlichen Bereich zwischen Petershagen und Nienburg. Da diese Potenziale aber frühestens mittelfristig, eher langfristig greifen, wird dieser Bereich gesondert von der aktuellen Gewässerausstattung untersucht (Gliederungspunkt 4.1.2)

1. Mittelweser

- Durchgängig attraktiv für motorisiertes Wasserwandern, vgl. einfache Befahrbarkeit, aber Gefahrenpotenziale durch teilweise intensive Berufsschiffahrt
- Hohe Attraktivität der Altarme für Kanuten (Landschaftsbild, keine Berufsschiffahrt, in Kombination mit Schleusenkanal Rundtourcharakter), Weser-Hauptarm nicht geeignet für ungeübte Kanuten, aber für Kanuten mit Paddelerfahrung
- Hohe Eignung für Fahrgastschiffahrt (anders als auf der Oberweser immer ausreichende Wasserstände)
- Grundsätzliche Eignung für Wassersportaktivitäten auf bzw. im Wasser wie Baden, Wasserski, allerdings gerade für Baden häufig wenig einladende Gewässerfärbung. Insbesondere im nördlichen Flussbereich gibt es zahlreiche Naturstrände.

2. Große Aue

- Keine Gewässereignung für motorisiertes Wasserwandern (Gewässergröße, -tiefe usw.). Für Kanuten trotz einer in weiten Teilen erfolgten Begradigung grundsätzlich geeignet (familien- und anfängerfreundlich, keine motorisierte Schifffahrt, keine schwierigen Strömungsbedingungen), allerdings aufgrund diverser Hindernisse nicht durchgängig befahrbar.

3. Steinhuder Meerbach

- Analog zur Großen Aue nicht für das motorisierte Wasserwandern geeignet, noch schmaler als die Große Aue. Für Kanutouren ebenfalls grundsätzlich geeignet, zu gut einem Drittel wurde die Durchgängigkeit verbessert, indem an den Hindernissen Ein- und Ausstiegspunkte geschaffen wurden. Bis zur Einmündung in die Weser bei Nienburg aber nicht befahrbar aufgrund diverser Hindernisse und zum Teil starker Verkrautung.

4. Alte Aller

- Befahrensverbot für motorisierte Schiffe. Im Vergleich zur Großen Aue und zum Steinhuder Meerbach viel naturnäher, daher auch attraktiv für Kanuten, zumal leicht befahrbar. Auf der anderen Seite ist das Gewässer naturschutzfachlich besonders sensibel und damit eine unreglementierte Befahrung nicht möglich. Vor diesem Hintergrund erfolgte eine Vereinbarung zwischen Anbietern und Naturschutz, die vorsieht, dass das Gewässer nur im Rahmen geführter Touren befahren werden darf. Eine intensive Bewerbung durch die Tourismusorganisationen für Individualpaddler ist daher nicht möglich.

Fazit Gewässerpotenziale:

Aus den Gewässervoraussetzungen in der Mittelweser ergeben sich Potenziale für das motorisierte Wasserwandern, die Fahrgastschifffahrt (Weser) und das muskelbetriebene Wasserwandern (Nebenflüsse, Altarme der Weser sowie eingeschränkt auf den Hauptarm der Weser). Während die Gewässerpotenziale für das Kanuwandern sich auf die Region beschränken (nur wenige Kanuten paddeln von der Oberweser weiter in die Mittelweser) ergeben sich für das motorisierte Wasserwandern Potenziale aus der Verbindung mit den angrenzenden Gewässern. Die Mittelweser ist zentraler Bestandteil von zwei längeren Rundtouren durch Norddeutschland (Mittelweser-Küstenkanal-Dortmund-Ems-Kanal-Mittellandkanal sowie Mittelweser-Elbe-Weser-Schiffahrtsweg-Elbe-Elbe-Seitenkanal-Mittellandkanal). Potenziale ergeben sich darüber hinaus aus der Verbindungsfunktion zur Nordsee für Bootswanderer von der Oberweser und auch NRW als attraktive Alternative oder Ergänzung zum Dortmund-Ems-Kanal. Der vorgesehene Ausbau der Mittelweser für die Berufsschifffahrt ist zwar für die wassertouristische Entwicklung nicht förderlich, führt aber nicht zu einer substanziellen Verschlechterung der Gewässerpotenziale.

Entlang der Weser sind darüber hinaus Entwicklungspotenziale auch für Erholung/Urlaub am Wasser zu erkennen. Dies sollte aber touristisch nicht überbewertet werden, da weder die landschaftlichen noch gewässerseitigen Potenziale eine überdurchschnittlich hohe Attraktivität für eine intensive touristische Nutzung aufweisen und viele Teilbereiche über keine besonders gute Verkehrsanbindung

verfügen. Dies zeigt auch die Campinglandschaft in der Region, die in erster Linie durch Dauercamper und weniger durch Urlauber gekennzeichnet ist. Gleichwohl sind abhängig von den spezifischen Mikrostandortvoraussetzungen Entwicklungspotenziale im Bereich Urlaub am Wasser zu erkennen. Die zahlreichen Wasserskimmöglichkeiten, die es zwischen Minden und Bremen an der Weser gibt, sind für den Tourismus kaum relevant, sondern allenfalls als Nischen- und Zusatzangebot für einen begrenzten Nachfragekreis attraktiv. Die Nutzung erfolgt überwiegend durch Naherholer. Andere wasserseitige Nutzungsformen wie das Segeln oder das Rudern sind touristisch ebenfalls zu vernachlässigen. Für das Segeln bietet die Weser schwierige Bedingungen, auch wenn punktuell das Segeln durchaus möglich ist. Aufgrund ihrer Gewässerbreite ist die Weser für den Rudersport geeignet, was auch durch die vier Rudervereine entlang der Mittelweser deutlich wird. Die daraus resultierenden touristischen Potenziale sind allerdings eher geringer einzuschätzen.

4.1.2 Kiesabbaufolgelandschaft

In der Mittelweserregion befindet sich Deutschlands größtes Kiesabbaugebiet. Dadurch entsteht eine neue, große Gewässerlandschaft, die allerdings nur zu einem kleinen Teil miteinander oder mit der Weser verbunden ist.

Durch die GFL Planungs- und Ingenieurgesellschaft wurden im Rahmen einer größeren Untersuchung „Wasserlandschaftspark Nienburger Wesertal“ 2001 die damit verbundenen Nutzungspotenziale genauer untersucht. Dabei wurden sechs Gebiete definiert:

1. Zwischen Kleinenheerse und Müsleringen im südlichen Bereich
2. Rund um Stolzenau
3. Zwischen Landesbergen und Leeseringen
4. Rund um Nienburg
5. Bereich zwischen Drakenburg und Hoya
6. Bereich zwischen Hoya und Alveser See

Das Konzept bildet die Grundlage für die Festlegung von Nutzungsschwerpunkten Naturschutz und Erholung durch die Regionalplanung bzw. Fachbehörden wie Naturschutz- und Wasserbehörden. Nach Gesprächen mit den zuständigen Fachbehörden und aus tourismusfachlicher Sicht lassen sich folgende Erkenntnisse für die wassertouristischen Entwicklungspotenziale ziehen:

- Die seinerzeit kalkulierten Zeithorizonte verschieben sich zum Teil über mehrere Jahre nach hinten. Die Entwicklungspotenziale sind damit langfristiger Natur (2020 bis 2050) und vor diesem Hintergrund mit vielen Unsicherheiten behaftet. Dies macht eine konkrete Beplanung zum jetzigen Zeitpunkt sehr schwierig.
- Die entstehenden Seen sind grundsätzlich für wassersportliche Aktivitäten geeignet. Ob damit größere Potenziale für den Wassertourismus verbunden sind, muss aber für die Mehrheit der Gewässer in Frage gestellt werden. Die Potenziale der Gewässer liegen in erster Linie in der Naherholung. Dies gilt insbesondere für die vielen Einzelseen ohne Verbindung untereinander oder zur Weser. Eine tourismusintensive Folgenutzung mit größeren Übernachtungs- und Freizeiteinrichtungen ist auch in anbetracht der ungünstigen Verkehrslage und des insgesamt

wenig spektakulären touristischen Umfeldes eher unwahrscheinlich. Touristische Potenziale mit überregionaler Ausstrahlung sind nur für die Bereiche erkennbar, die einen Zugang zur Weser besitzen und untereinander vernetzt werden können, d. h. damit auch großflächig entwickelt werden können.

- Aufgrund naturschutzrechtlicher Ansprüche, wasserwirtschaftlicher Zwänge und regelmäßigem Hochwasser kommen viele Gewässerflächen für eine intensive touristische Folgenutzung nicht in Frage. Dies betrifft vor allem den eigentlich touristisch sehr attraktiven Bereich nördlich von Stolzenau, der aufgrund naturschutzrechtlicher Regelungen allenfalls punktuell für Naherholungszwecke entwickelt werden kann (Kloster Schinna). Die Idee des Konzepts Landschaftspark, eine spezielle Kanuroute durch die neu entstehende Gewässerlandschaft zu führen, hat aus touristischer Sicht zunächst viel Charme. Die Umsetzungspotenziale sind aber abhängig von dem Aufwand, der für die Schaffung der dazu notwendigen Voraussetzungen erforderlich ist. Dies betrifft in erster Linie eine hohe Durchgängigkeit, d. h. möglichst wenig Hindernisse, die ein Umtragen erforderlich machen. Sofern z. B. aufgrund mehrerer Straßen ein häufiges Umtragen erforderlich ist, verliert die Strecke deutlich an Attraktivität und ist damit kanutouristisch nur sehr bedingt vermarktungsfähig. Bei einer evtl. späteren Streckenplanung ist dies unbedingt zu berücksichtigen.
- Unter Berücksichtigung der Gewässerattraktivität und geringer naturschutzrechtlicher Restriktionen sind touristische Gewässerpotenziale für Urlaub am und auf dem Wasser in der Kiesabbaufolgelandschaft nur noch im südlichen Bereich zwischen Kleinheese und Müsslingen sowie zwischen Landesbergen und Estdorf/Leeseringen zu erkennen. Der südliche Bereich weist allerdings deutlich schlechtere Entwicklungspotenziale auf, da zum einen eine Verbindung zur Weser nur schwer realisierbar sein dürfte und zum anderen der Bereich in Bezug auf Lage/Erreichbarkeit nicht gut aufgestellt ist. Außerdem ist das touristische Umfeld nur sehr bedingt attraktiv. Ein anderes Bild ergibt sich für den weiter nördlich liegenden Bereich zwischen Landesbergen und Leeseringen. Dort besteht nicht nur die Möglichkeit von zwei Verbindungen zur Weser, sondern auch die großflächige Entwicklung mit Hochbauten, da gut die Hälfte dieses Bereichs außerhalb des Hochwassergebietes liegt. Das touristische Umfeld mit dem nahen Nienburg und hübschen Estorf und derzeit bereits zwei Naturbädern im direkten Umfeld ist zudem deutlich attraktiver. Mit der Fertigstellung der B6 ist dieser Bereich außerdem zukünftig schnell aus dem Ballungsraum Hannover erreichbar.

Fazit:

Bei realistischer Betrachtungsweise dürfen die touristischen Potenziale der Kiesabbaufolgelandschaft nicht überschätzt werden. Zudem ist die zeitliche Perspektive noch mit vielen Unsicherheiten behaftet. Nachfragepotenziale für die meisten Gewässer, für die eine Erholungsnutzung grundsätzlich möglich ist, liegen in der Naherholung sowohl in Form naturverbundener Aktivitäten als auch durch die Ansiedlung einzelner Freizeit- und Gastronomieeinrichtungen. Größere touristische Potenziale sind nur für den Bereich zwischen Landesbergen und Leeseringen zu erkennen, allerdings in sehr langfristiger Perspektive. **Die Region sollte aber bereits heute die touristischen Ansprüche gegenüber anderen Nutzungsformen dort sicherstellen.**

4.1.3 Landseitige Entwicklungspotenziale

Ein wichtiger Einflussfaktor für die wassertouristische Attraktivität der Mittelweserregion ist das Attraktivitätspotenzial für Landgänge. Dies gilt – wie aus verschiedenen Studien bekannt ist – vor allem für Wasserwanderer mit dem Motorboot, für die die Qualität des Landgangs ein sehr wichtiges Argument bzw. Reisemotiv darstellt. Dazu zählen nicht nur die Versorgungsmöglichkeiten (Einkaufen usw.), sondern auch die Besichtigung von attraktiven Anrainerorten bzw. von (kulturellen) Sehenswürdigkeiten.

Auch für Kanutouristen spielen Landgänge eine Rolle, allerdings in Bezug auf ein touristisches Besuchsprogramm nicht in der Dominanz wie bei Wasserwanderern mit dem Motorboot. Im Vordergrund steht stärker die Rast- und Versorgungsfunktion. Anders als beim motorisierten Wasserwandern beschränkt die individuelle Kondition die Etappenlänge. Im Idealfall sollten Kanuten zum Rasten spätestens nach einer Stunde Kanu fahren anlegen können. Dies kann, muss aber nicht notwendigerweise in einer Ortschaft sein. Erfahrungen zeigen, dass naturnahe Rastplätze in der Natur bei vielen Kanuten sehr beliebt sind. Damit verbunden sind allerdings häufig Probleme/Nachteile für die Betreibung.

Die landseitigen Entwicklungspotenziale für die Mittelweserregion fallen lokal sehr unterschiedlich aus. Mit der Stadt Nienburg und in etwas abgeschwächter Form auch für die Städte Hoya und Achim gibt es drei „Leuchttürme“ mit hoher touristischer Attraktivität ergänzt durch weitere Anrainergemeinden mit einzelnen Attraktionen für Landgänge. Mit dem Industriemuseum Glashütte Gernheim gibt es eine Kultureinrichtung mit überregionaler Ausstrahlung. Kanuten, die naturnahe Rastplätze favorisieren, finden in den kleineren Anrainerorten landschaftlich schöne Standorte, allerdings ohne jegliche Infrastrukturausstattung.

Fazit:

Grundsätzlich bietet die Mittelweserregion ein attraktives Potenzial für Landgänge. Dies gilt umso mehr, als die nahen Städte Verden (Aller) und vor allem die überregional ausstrahlenden Städte Bremen und Minden in direkter Nachbarschaft attraktiver wassertouristischer Zielorte liegen, die für die wassertouristische Vermarktung der Mittelweser positiv genutzt werden können. Aufgrund der zum Teil fehlenden wasserseitigen Erschließung sind allerdings die landseitigen Potenziale derzeit nicht optimal nutzbar. Dies gilt im besonderen Maße für das südliche Tor zur Mittelweser, die Stadt Petershagen mit ihren vielen attraktiven Ortsteilen, die vom Wasser aus zum überwiegenden Teil nicht oder nur schlecht erreichbar sind (gilt für Motorboote, Fahrgastschiffahrt und Kanu). Damit verliert die gesamte Mittelweserregion derzeit ein erhebliches Attraktivitätspotenzial für den Wassertourismus.

4.1.4 Wettbewerbssituation

Allein die Beurteilung der Gewässerpotenziale gibt nur beschränkt Auskunft über die Entwicklungspotenziale. Selbst wenn man über attraktive Gewässervoraussetzungen verfügt, kann damit ein nur begrenzter wassertouristischer Nutzen verbunden sein, wenn nämlich Wettbewerber noch über deutlich bessere Voraussetzungen verfügen. Eine ehrliche Einschätzung der Entwicklungspotenziale setzt daher immer auch eine Beurteilung der Wettbewerbsposition voraus.

Motorisiertes Wasserwandern

Aufgrund der zentralen Lage bzw. guten Einbindung in das Gewässersystem Norddeutschlands (kein Sackrevier), der vgl. einfachen Befahrbarkeit und der attraktiven Gewässerstruktur (keine langen geraden, monotonen Strecken wie auf den kanalisierten Gewässern) hat die Mittelweser im Vergleich zu anderen Fluss- und Kanalgewässern in (Nord)Deutschland eine gute Wettbewerbsposition.

Im Vergleich zu den Gewässersystemen Ostdeutschlands (Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg) besitzt die Mittelweser allerdings eine deutlich schlechtere Wettbewerbsposition sowohl hinsichtlich Gewässerlänge als auch Gewässerattraktivität sowie Natur und Landschaft. Vorteile hat die Mittelweser hier allenfalls durch die schnelle Erreichbarkeit für Bootsurlauber aus NRW und den Niederlanden.

Kanutourismus

Vor dem Hintergrund der begrenzten Gewässerattraktivität für das Kanuwandern besitzt die Mittelweser einschließlich der Nebenflüsse im Kanutourismus eine nur unterdurchschnittliche Wettbewerbsposition. Sowohl die Oberweser als auch die Heideflüsse im weiteren Umfeld sind etablierte Kanureviere mit sehr attraktiven Gewässerbedingungen und guter Infrastruktur- und Angebotsausstattung. Überregionale Nachfragepotenziale sind daher im Kanutourismus nicht oder nur in einem sehr geringen Umfang zu erwarten. Chancen für eine überregionale Ausstrahlung sind allenfalls in der Entwicklung von Rundtouren durch die Kombination der Altarme mit Schleusenkanälen erkennen, da Rundtouren zum einen für Kanuten einen sehr hohen Reiz haben und es zum anderen deutschlandweit nur wenige Rundtouren gibt. Voraussetzung hierfür ist aber eine hohe Durchlässigkeit der Schleusen durch Bootsgassen oder Bootswagen wie dies an der Schleuse Dörverden bereits möglich ist. Auch wenn das gemeinsame Schleusen mit Großschiffen bei entsprechender Vorsicht nicht gefährlich ist, wirkt die Situation in der Schleusenammer vor allem für eher unerfahrene Kanuten bedrohlich. Die Vermarktungsfähigkeit ist damit begrenzt.

Die kanutouristischen Potenziale der Mittelweserregion liegen daher vornehmlich in Tagestouren auf der Mittelweser (v. a. Altarme) und den Nebenflüssen. Nachfragepotenziale dafür ergeben sich aus den zunehmenden Gewässerregulierungen der Heideflüsse, die dazu führen, dass sich Nachfrage auf andere, weniger befahrene Flüsse verlagern wird. Davon können auch die Gewässer der Mittelweser profitieren.

Urlaub am Wasser

Für Urlaub am Wasser sind für die Mittelweserregion mit der jetzigen Gewässerstruktur keine Wettbewerbsvorteile erkennbar. Vorhandene Potenziale im Zusammenhang mit der Weserlage relativieren sich deutlich im Wettbewerb mit Gewässerregionen, deren Gewässerstruktur vielseitiger und naturverbundener ist wie z. B. Mecklenburgische Seenplatte mit einem attraktiven Gewässermix aus Fließgewässern und Seen. Nachteilig wirken sich außerdem die vgl. schlechte Erreichbarkeit und das insgesamt wenig spektakuläre touristische Umfeld aus.

Fazit:

Im Segment des motorisierten Wasserwanderns besitzt die Mittelweser eine gute Wettbewerbsposition insbesondere auch mit Blick auf die gute Gewässervernetzung. Die Wettbewerbsposition im Kanutourismus fällt deutlich ungünstiger aus. Dies gilt auch für Urlaub am Wasser. Die guten Potenziale für Landgang relativieren sich etwas im Vergleich zu Wettbewerbsregionen. Hier hat beispielsweise die Oberweser mit ihren vielen historischen Anrainerorten ein höheres Potenzial, das allerdings aufgrund des Sackgassencharakters der Oberweser für motorisierte Sportbootschiffahrt nicht zum Tragen kommen kann.

4.1.5 Marktentwicklung

Die wassertouristischen Potenziale für die Mittelweser werden maßgeblich durch die Marktentwicklung beeinflusst. Wächst der Markt insgesamt, ist es grundsätzlich einfacher davon zu profitieren. Im Umkehrschluss bedeutet ein rückläufiger Markt, d. h. insgesamt weniger Marktnachfrage, immer auch eine Zunahme der Wettbewerbssituation und damit schwierigeren Bedingungen, neue Marktpotenziale zu erschließen. Für die relevanten Wassertourismuskonzepte lässt sich die Marktentwicklung wie folgt beschreiben:

Wasserwandern mit Motorboot

Hohe Wachstumsraten in der Vergangenheit, aktuell aber eher stagnierender Markt. Zukünftig Gefahr einer weiter rückläufigen Entwicklung aufgrund der steigenden Energiepreise.

Kanutourismus

Sehr dynamische Wachstumsraten in der Vergangenheit. Aktuell und zukünftig aber abnehmende Wachstumsdynamik.

Erholung/Urlaub am Wasser

Aufgrund der schwierigen Abgrenzung keine genauen Aussagen möglich. Campingtourismus als wichtiger Markt für Urlaub am Wasser stagniert auf vgl. hohem Niveau.

Fazit:

In den relevanten Angebotssegmenten haben sich die Marktbedingungen zwar verschlechtert, gleichwohl handelt es sich um attraktive Märkte mit großem Marktvolumen, von dem auch die Mittelweser profitieren kann.

4.1.6 Fazit Nachfragepotenziale

Wasserwanderer mit dem Motorboot

- Regionale Besucher (Wassersportvereine und vereinsungebunden) aus dem Raum Mittelweser – Bremen – Aller
- Bootsfahrer auf dem Weg zur Nordsee bzw. umgekehrt (v. a. Weserbergland, Rhein-Ruhrgebiet, Niederlande)
- Bootsfahrer auf Rundtour durch Norddeutschland

Kanuten

- Tagespaddler Quellgebiet im Wesentlichen aus der Region
 - Altarme
 - Rundtouren Altarme in Kombination mit Schleusenkanälen
 - Große Aue und Meerbach
 - Kiesseen (wenn Verbindung untereinander oder mit Weser)
- Mehrtagespaddler auch überregional nur „Profipaddler“ (daher keine Weser umfassende Vermarktung des Kanutourismus sinnvoll)

Urlaub am Wasser

- Kurzturlauber (v. a. Camper) aus der Region und den angrenzenden Ballungsräumen Bremen und Hannover

4.2 Standortbezogene Potenziale

In der folgenden Tabelle werden die Potenziale der einzelnen Standorte untersucht und im Hinblick auf deren Bedeutung für den Wassertourismus in der Mittelweser eingeschätzt.

Ort	Wassertouristische Potenziale	Wassertouristische Bedeutung
Dreye km 356	Für Kurzaufenthalt durch Nähe zum Ortskern mit Versorgungsmöglichkeiten, ggf. als Rastplatz mit Gastronomieversorgung	Lokal, mit attraktiver Gastronomie- und Rastplatzausstattung auch regional

<p>Dreye Wiertsee km 355</p>	<p>Nur als Übernachtungsstandort für Wasserwanderer mit Motorboot, da fußläufig weite Entfernung bis Dreye.</p>	<p>Lokal, da begrenzte touristische Attraktivität des Umfeldes</p>
<p>Horstedt km 346,5</p>	<p>Für Kanuten als Übernachtungsstandort</p>	<p>Lokal, da kein attraktives touristisches Umfeld und dezentrale Lage ohne Ortsanbindung</p>
<p>Achim Uesen km 341</p>	<p>Hohes Potenzial für Landgang, zentraler Anlaufpunkt für Besuch der Stadt Achim. Übernachtungsstandort und Rastplatz für Wasserwanderer mit dem Motorboot. Rastplatz und Einstiegs- und Ausstiegsstelle für Kanuten (ideale Bedingungen durch großen Parkplatz). Gute Distanz für lockere Tages-Kanutour nach Bremen (20 km). Ausgangs-Ziel-Etappenpunkt für Fahrten mit Fahrgastschiff</p>	<p>Überregional, attraktives touristisches Umfeld fußläufig erreichbar (Stadtkern Achim) und nahe Gastronomie, Bahnanbindung nach Bremen und Nienburg</p>

Ort	Wassertouristische Potenziale	Wassertouristische Bedeutung
Thedinghausen (Achim) km 341	Potenzieller Anlaufpunkt für Besuch der Stadt Achim, allerdings im Vergleich zur Marina Achim auf der gegenüberliegenden Seite weniger attraktiv, da weitere Entfernung bzw. schlechtere Anbindung an die Stadt.	Lokal bis regional durch fußläufige Anbindung an die Stadt Achim.
Achim Baden km 339	Im Vergleich zu Achim Uesen deutlich schlechtere Standortattraktivität für Wasserwanderer. Wassertouristische Potenziale vor allem auf der anderen Weserseite als Wasserwanderrastplatz mit Bademöglichkeit.	Lokal, da vgl. weiter und steiler Fußweg in den Ortskern und begrenzte touristische Attraktivität des Ortsteils. Standort Streek: regional aufgrund der attraktiven Bade-Gastronomiesituation
Campingplatz Alte Weser Drosselhof km 334 (Altarm)	Reizvoller Weser-Altarm für Wasserwanderer. Für Kanuten auf mehrtägiger Tour auf Weser oder Aller attraktiver Übernachtungsstandort sowie erster Rastplatz für Kanuten, die in Intschede gestartet sind. Potenziale auch als Startpunkt für Kanu-Tagestouren nach Bremen. Für motorisierte Sportboote Sackrevier durch Wehr bei Intschede. Dadurch nicht für Transitverkehr attraktiv, sondern nur für gezielte Ansteuerung von Bootseignern aus der Region bzw. Bremen.	Regional, da gute Versorgungsmöglichkeiten und attraktiver Übernachtungsort für Kanuten
Intschede Alte Weser 329	Start-Endpunkt für Touren mit Kanu oder slipfähigen Motorbooten. Problem kleiner Parkplatz und wenig einladende Gestaltung. Aufgrund der Entfernung zu Orten (Intschede, Langwedel) nicht relevant für Ortsbesichtigungen.	Regional für Kanuwandern, lokal für motorisierte Boote.
Ritzenbergen km 325	Keine Potenziale, da touristisch wenig attraktives Umfeld. Sliprampen sehr abseitige Lage (schlechte Erreichbarkeit)	Lokal, nur Kanu
Groß Hutbergen km 322	Gaststätte im Ort, daher Potenziale für Kurzzeitbesuch.	Lokal, nur Kanu

Ort	Wassertouristische Potenziale	Wassertouristische Bedeutung
Rieda km 316	Attraktive Rastsituation. Für Kanuten als letzter Rastplatz bis zum Wehr/Altarm Intschede gut 1,5 bis 2 Stunden Fahrzeit.	Lokal, nur Kanu
Dörverden km 308	Yachthafen attraktiv für Übernachtungen, als Zwischenstopp für Kurzzeitbesuch des Ortes aufgrund des vgl. weiten Fußweges aber nur bedingt geeignet. Gute Potenziale für Kanuten durch Rundtourcharakter (Altarm und Schleusenkanal ca. 9 km) und Bahnanbindung, die aber aufgrund der fehlenden Durchlässigkeit des Wehrs derzeit nicht genutzt werden können.	Regional aufgrund guter Versorgungsmöglichkeiten im Ort und attraktiver Rundtour für Kanuten.
Barme km 305	Einzigste Gaststätte mit direkter Weseranbindung, daher idealer Rastplatz bzw. attraktiver Etappenzielort für Wasserwanderer (Kanu und Motorboote)	Regional aufgrund der Einmaligkeit Gastronomie mit Wasseranbindung. Der Ort Barme selbst ist ansonsten touristisch nur wenig relevant.
Hoya km 298	Direkte Weseranbindung der Stadt. Hohes Potenzial für Landgang aufgrund guter Versorgungsmöglichkeiten und hoher touristischer Attraktivität. Dadurch sowohl attraktiv als (Etappen)Ziel mit Übernachtung als auch für Zwischenstopp auf etwa halber Strecke zwischen Nienburg und Achim.	Überregional aufgrund der touristischen Attraktivität der Stadt mit regionaler Ausstrahlung. Hoya ist zudem einzige Stadt an der Mittelweser mit beidseitiger Lage am Fluss.
Schweringen km 289	Durch Sliprampe Potenzial als Ein-Ausstiegspunkt, zumal ausreichend Parkfläche.	Lokal, da touristisch wenig attraktives Umfeld.

Ort	Wassertouristische Potenziale	Wassertouristische Bedeutung
Drakenburg km 277	Gute Potenziale für Landgang. Drakenburg ist ein touristisch attraktives Ziel und besitzt damit Potenziale für einen gezielten Zwischenstopp und als Ausflugsziel mit dem Boot. Aufgrund der vgl. weiten Entfernung zwischen Anleger am Campingplatz und Ort können die Potenziale derzeit nicht genutzt werden. Altarm bietet gute Potenziale für Kanuwandern. In Kombination mit Schleusenkanal (14 km) entspannte Tagesrundtour mit Besichtigung Drakenburgs.	Regional aufgrund attraktiver Gewässerpotenziale und einem touristisch reizvollen Umfeld.
Mehlbergen km 275	Aufgrund der fehlenden Ortsnähe Potenziale in erster Linie als Übernachtungsstandort für Bootsurlauber, für die Ruhe und Naturerlebnis im Vordergrund stehen. Standort bietet darüber hinaus im Zusammenhang mit den südlich unmittelbar angrenzenden Seen (Badegewässer) Potenziale für mehrtägigen Aufenthalt (Kurzurlaub am Wasser).	Regional, wenn Aufwertung als Kurzurlaubsziel für Urlaub am Wasser mit Erschließung der südlich angrenzenden Gewässerbereiche auch überregional.
Nienburg km 268	Nienburg liegt ungefähr auf der Mitte zwischen Minden und Bremen und ist damit für motorisierte Wasserwanderer, die nach Bremen oder weiter zur Nordsee wollen prädestiniert als Standort zum Übernachten. Sehr hohe Potenziale für Landgang aufgrund der sehr hohen Attraktivität des touristischen Umfeldes (Altstadt, Einkaufen, Bahnhof usw.). Der Hafen bietet aufgrund seiner ruhigen Lage bei gleichzeitig kurzem Weg in die Altstadt sehr hohe Standortpotenziale, die derzeit aber noch nicht im möglichen Umfang genutzt werden.	Überregional, Leuchtturmfunktion für die Mittelweser

Ort	Wassertouristische Potenziale	Wassertouristische Bedeutung
Leeseringen km 260	Potenziale lediglich als Rastplatz für Kanuten, da ca. eine Stunde Fahrzeit bis Nienburg und landschaftlich attraktiver Uferbereich .	Lokal, nur für Kanu
Liebenau km 256	Aufgrund des vgl. touristisch wenig attraktiven Umfeldes geringe Entwicklungsfähigkeit. Dies gilt umso mehr, als die Ortschaft aufgrund der weiten Entfernung und unattraktiver Strecke fußläufig nur mit Mühe erreichbar ist. Potenziale nur als Rastplatz für Kanuten erkennbar.	Lokal, nur für Kanu
Landesbergen km 249	Für Kurzzeitlieger, die den Ort anschauen oder sich dort versorgen wollen, ist der Vereinsstandort aufgrund der weiten Entfernung zur Ortslage wenig attraktiv. Dies führt dazu, dass die wassertouristische Nachfrage an Landesbergen derzeit vorbei geht (gilt auch für Fahrgastschiffe). Der Verein Potenziale als Übernachtungsstandort für Wasserwanderer mit kleineren Booten, v. a. Kanus.	Aufgrund der abseitigen Lage von Landesbergen zur Weser nur lokale wassertouristische Bedeutung. Regional wenn Verbesserung der Situation durch die Schaffung einer ortsnahen Anlegemöglichkeit für Fahrgastschiffe und Sportboote.
Stolzenau km 243	Gute Potenziale für Landgang als Zwischenstopp oder Übernachtungsziel durch unmittelbare Nähe zum Ortskern mit einer Vielzahl an Versorgungseinrichtungen. Gute Potenziale können aufgrund der schlechten Anlegesituation derzeit nicht genutzt werden können.	Hoch, da einziger größerer Anrainerort zwischen Minden und Nienburg mit unmittelbarer Gewässer-anbindung.

Ort	Wassertouristische Potenziale	Wassertouristische Bedeutung
Hoppenberg / Schlüsselburg km 237	Gute Potenziale für Landgang durch hohe touristische Attraktivität von Schlüsselburg. Distanz vom Wehr (ca. 500 Meter) aufgrund attraktiver Strecke und der touristischen Attraktivität Schlüsselburgs für Fußmarsch relevant. Altarm bietet insgesamt gute Gewässerbedingungen für Kanutouren. In Kombination mit Schleusenkanal 10 km Rundkurs.	Regional, da touristisch attraktives Umfeld
Heimsen km 234	Aufgrund der hohen Gewässerattraktivität des Altarms Potenziale für Kanuwandern auf dem Weser-Altarm. Darüber hinaus Potenzial durch das Heringsfänger-Museum und Bahnanbindung.	Lokal für Kanu
Ilverse km 229	Touristische Potenziale lediglich als Rastplatz für Kanuten, da keine tourismusrelevanten Angebote vor Ort.	Lokal
Buchholz km 228	Potenzial für Zwischenstopp bzw. als Etappenziel aufgrund gastronomischer Ausstattung in kurzer Entfernung zur Weser.	Lokal bis regional, da einer der wenigen Standorte mit gastronomischen Versorgung in direkter Ufernähe.
Windheim km 222	Hohes Potenzial für Landgang. Windheim ist aus touristischer Sicht eine der attraktivsten Anrainerortschaften der Mittelweser und bietet aufgrund der Lage am alten Weserarm auch attraktive Gewässerpotenziale. In Kombination mit Schleusenkanal ist für Kanuten auch eine Rundtour möglich. Die guten wassertouristischen Potenziale können aber aufgrund der fehlenden Infrastruktur für Wasserwanderer derzeit nicht genutzt werden.	Regionale Bedeutung durch hohe touristische Attraktivität

Ort	Wassertouristische Potenziale	Wassertouristische Bedeutung
Ovenstädt km 216	(wasser)touristisches Potenzial als Etappenziel durch das auch überregional ausstrahlende Westfälische Industriemuseums Glashütte Ovenstädt.	Regional bis überregional aufgrund der touristischen Bedeutung des Industriemuseum.
Petershagen Alter Weserarm km 214	Gute Potenziale als Etappenziel aufgrund der touristischen Attraktivität des Ortes und des Weser Altarms, die aber aufgrund der fehlenden wasserseitigen Erschließung (Ausnahme Kanu) nicht genutzt werden können. Der südlich des Ortes angelegte Rast- und Anlegeplatz an der Weser ist aufgrund der Entfernung nicht für eine wasserseitige Erschließung des Ortes geeignet, sondern hat nur Potenzial als Rastplatz mit Verbleib am Standort.	Regional bis überregionale Bedeutung als Eingangstor zur Mittelweser und attraktives Ziel für Landgang.
Lahde km 214	Potenziale in erster Linie als Übernachtungsstandort. Als Ausgangspunkt für Ortsbesichtigung von Petershagen und Lahde aufgrund der vgl. Entfernung nur bedingt attraktiv.	Lokal

4.3 Schlussfolgerungen Potenzialanalyse

Die Potenzialeinschätzung macht deutlich, dass der Wassertourismus für die Mittelweser noch Entwicklungschancen bietet. Dies gilt insbesondere für das Wasserwandern mit dem Motorboot und in geringerem Umfang für Kanutourismus und Urlaub am Wasser. Die Grenzen des Wachstums sind insbesondere vor dem Hintergrund der bislang schlechten Vermarktungsfähigkeit und geringen Vermarktung noch nicht erreicht, d. h. die vorhandenen Gewässerpotenziale konnten bislang noch nicht im möglichen Umfang genutzt werden. Durch eine Aufwertung der Infra- und Angebotsstruktur und eine darauf aufbauende gezielte Vermarktung bietet der Wassertourismus auch die Chance, die Urlaubsregion Mittelweser insgesamt weiter zu profilieren und damit insgesamt die touristischen Potenziale konsequenter auszuschöpfen.

Bei realistischer Betrachtungsweise der Potenziale dürfen die Erwartungen aber nicht zu hoch gehängt werden. Die Potenziale reichen nicht aus, die Mittelweser als eigenständige wassertouristische Marke und Zielrevier überregional auf dem Wassertourismusmarkt zu positionieren. Als Zielrevier für Wassertourismus hat die Region Mittelweser vor allem regionale Potenziale. Dies betrifft sowohl das

Wasserwandern mit dem Motorboot als auch mit dem Kanu sowie Urlaub/Freizeit am Wasser. Der Wassertourismus sollte vor diesem Hintergrund auch zukünftig keine eigenständige Produktlinie bei der Vermarktung der Mittelweserregion, sondern ein zentraler Bestandteil von Erholung auf und am Wasser in der Mittelweserregion sein. Insgesamt lassen sich vor diesem Hintergrund folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- ➔ Das Hauptaugenmerk sollte kurz- bis mittelfristig auf die Qualifizierung der vorhandenen wassertourismusrelevanten Standorte gelegt werden (qualitative Verbesserung der Infrastruktur, punktuelle Ausweitung der Kapazitäten, Besucherinformation und –lenkung).
- ➔ Die Dimensionierung und Quantitäten bei der Weiterentwicklung der touristischen Infra- und Angebotsstruktur müssen mit den Nachfragepotenzialen korrespondieren. Vor diesem Hintergrund macht es weder in qualitativer noch in quantitativer Hinsicht Sinn, sich an den Maßstäben der Marktführer zu orientieren. Messlatte für die Entwicklung ist die Herstellung einer grundlegenden Vermarktungsfähigkeit unter Berücksichtigung der jeweiligen konkreten Standortpotenziale.
- ➔ Für neue größere Wassersportanlagen wie Sportboothäfen ist an der Mittelweser aus Nachfragesicht aktuell kein Bedarf und damit auch keine Basis für eine wirtschaftliche Betreuung erkennbar. Unter Berücksichtigung der derzeit absehbaren Marktentwicklung gilt dies mit hoher Wahrscheinlichkeit auch mittel- bis langfristig.
- ➔ Das Rückgrat für den Wassertourismus bilden aktuell und auch zukünftig die Wassersportvereine der Region in punktueller Ergänzung durch privatwirtschaftliches Engagement (Camping, Gastronomie, Kanuanbieter).
- ➔ Die Verantwortung der Kommunen ist es, im Rahmen ihrer Möglichkeiten und der jeweiligen Standortpotenziale die Vereine und im Einzelfall auch private Anbieter im investiven Bereich darin zu unterstützen, eine nutzergerechte Situation herzustellen sowie privatwirtschaftliches Engagement für Angebots- und Produktgestaltung zu motivieren. Aufgabe der Vereine bzw. privaten Akteure ist es, eine tragfähige qualifizierte Betreuung sicherzustellen.
- ➔ Der Mittelweser Touristik obliegt Vermarktung und Federführung beim Innenmarketing zum Wassertourismus. Im Vordergrund der Vermarktung steht eine zielgruppendifferenzierte Ansprache und Gästeinformation zu den wassertouristischen Möglichkeiten der Region.

5 Entwicklungsstrategien für die weitere Wassertourismusedwicklung

1. Entwicklung einer wassertouristischen Servicekette mit hoher Nutzerorientierung bei allen Serviceelementen

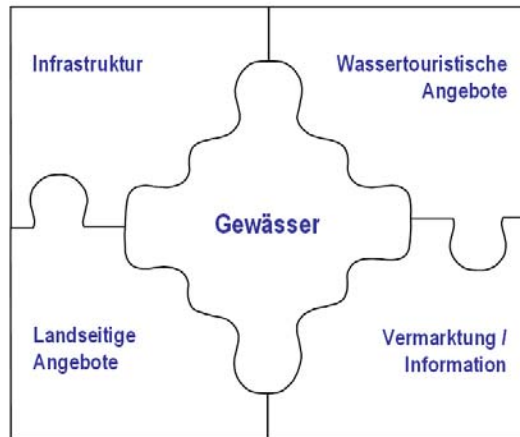
- Ausführliche standortunabhängige Informationsvermittlung über die wassertouristischen Möglichkeiten in der Mittelweserregion zur Vorbereitung eines Bootsurlaubs in der Mittelweserregion
- Gute land- und wasserseitige Auffindbarkeit der wassertouristischen Standorte
- Wasserseitige Erreichbarkeit von Anrainerkommunen, gewässernahen Sehenswürdigkeiten, Gastronomie- und Übernachtungseinrichtungen
- Umfassende Information vor Ort zu den (wasser)touristischen Möglichkeiten
- Attraktive Wassersportangebote entlang der Weser



2. Räumlich und inhaltlich vernetzte Wassertourismusedwicklung

- Wasserseitige Erreichbarkeit aller touristisch relevanten Anrainerorte für Wasserwanderer mit Motorboot und Kanu sowie Fahrgastschiffahrt.
- Ausbau Netz an Übernachtungs- und Gastronomieangeboten mit Gewässeranschluss mit wasserseitiger Erschließung.
- Professionalisierung und Ausweitung der wassertouristischen Angebotsgestaltung auch in Verbindung mit landseitigen Angeboten.

- Umfassende Vermarktung der wassertouristischen Möglichkeiten in der Mittelweserregion im Rahmen des Destinationsmarketings.
- Kontinuierliche Abstimmung zwischen den wassertouristisch relevanten Gruppen und Akteuren.



6 Handlungsprogramm

Vor dem Hintergrund der Stärken-Schwächenanalyse, der Potentialeinschätzung und der strategischen Zielsetzungen werden in den beiden folgenden Gliederungspunkten Empfehlungen zur wassertouristischen Entwicklung in der Mittelweserregion gegeben. Dabei wird zwischen Maßnahmen, die alle Orte mehr oder weniger betreffen sowie standortbezogenen Maßnahmen differenziert.

6.1 Ortsübergreifende Maßnahmen

Ortsübergreifende Projekte und Maßnahmen sind:

1. Mittelweserumfassende Besucherinformation und –lenkung
2. Vernetzte Angebotsgestaltung
3. Verbesserung der Gewässerdurchlässigkeit
4. Vermarktung Wassertourismus im Rahmen Destinationsvermarktung Mittelweser
5. Regelmäßiges Innenmarketing

6.1.1 Besucherinformation und –lenkung

Ziel ist es, Bootsfahrern wasserseitig deutlich zu signalisieren, an welchen Standorten sie willkommen sind und nach dem Anlegen über das touristische Umfeld und die nächsten Gewässerabschnitte zu

informieren. Darüber hinaus beinhaltet die Lenkung auch den „landseitigen Bootsverkehr“, d. h. die landseitige Lenkung zu wassertouristisch relevanten Standorten wie Anlegestellen Fahrgastschiffahrt, Einstiegsstellen für Kanuten und slipfähige Motorboote. Die Besucherinformation und –lenkung beinhaltet drei Elemente:

1. Gelbe Welle
2. Infotafeln
3. Ausschilderung im Rahmen der touristischen Leitsysteme

Gelbe Welle

Vor dem Hintergrund, dass Anlegestellen für ortsunkundige Bootsfahrer oftmals nur mit Schwierigkeiten oder gar nicht zu erkennen sind, wurde in Berlin-Köpenick vor einigen Jahren als weithin sichtbares Symbol die „Gelbe Welle“ entwickelt. Diese ermöglicht ein besseres Erkennen der Anlegemöglichkeiten, signalisiert ein „Herzliches Willkommen“ und gibt bei Sportboothäfen durch Piktogramm Auskunft über Ausstattung des Anlegers/Hafens.

Als gemeinsames Projekt der Weserbergland Tourismus mit der Bundesvereinigung Kanutouristik und dem Deutschen Tourismusverband als Lizenzgeber wurde die „Gelbe Welle“ 2006 in vereinfachter Form mit dem Schwerpunkt Kanutourismus flächendeckend auf der Oberweser eingeführt. Abweichend zur „Gelben Welle“ für Sportboothäfen wurde die Gelbe Welle zusätzlich nur mit einem Kanupiktogramm, dem Namen des Standortes und dem Begriff Weserbergland gekennzeichnet und in einer Abmessung von 1,20 Breite oder 1,60 gefertigt. Das Projekt wurde zentral durch den Tourismusverband Weserbergland koordiniert und als Sammelbestellung durchgeführt.



Fotobeispiel Oberweser

In Fortsetzung der Initiative der Oberweser wird für die Mittelweser eine analoge Vorgehensweise und Gestaltung empfohlen. Hinsichtlich der Gestaltung sollte das Logo der Mittelweser verwendet und abweichend zum Weserbergland neben dem Kanupiktogramm auch ein Piktogramm für Motorboote verwendet werden. Die Möglichkeit dazu wird derzeit vom DTV als Lizenzgeber geprüft. Wie im Weserbergland sollte aus Kostengründen, der einfacheren Verständlichkeit bzw. deutlicheren Wahrnehmung auf weitere Piktogramme verzichtet werden.

Die Gelbe Welle sollte überall dort angebracht werden, wo eine nutzergerechte Anlegesituation, d. h. eine grundsätzliche Zugänglichkeit für Gäste sowie ein Mindestmaß an Sicherheit und Komfort beim

Anliegen sichergestellt ist. Außerdem sollte die Gelbe Welle vor unübersichtlichen Hafenzweigungen wie z. B. in Nienburg angebracht werden. Die Umsetzung sollte schrittweise in mehreren Jahresscheiben unter der Regie der Mittelweser Touristik oder des Landkreises Nienburg erfolgen. Ziel sollte es sein, Standorte, die bereits jetzt die Grundlagenkriterien erfüllen, möglichst bis zur Saison 2009 auszuschildern. In Anbetracht der einmalig anfallenden, überschaubaren Kosten für ein Gelbe-Welle-Schild unter 200 Euro (konkrete Kosten nach Absprache mit DTV) wird empfohlen, dass die Kosten durch die jeweilige Gemeinde übernommen werden. Eine evtl. Finanzierung durch Fördermittel würde den Umsetzungsprozess vermutlich erschweren bzw. verzögern.

Infotafeln

Infotafeln sollten überall dort aufgestellt werden, wo Bootsfahrer/Wassertouristen über ein fußläufig erreichbares attraktives touristisches Umfeld informiert werden sollen. Dazu zählen in erster Linie die Hafenzweigungen/Anleger, aber auch die Wartebereiche der Schleusen oder die Schleusen selbst (Abstimmung mit WSA). Die Infotafeln haben nicht nur eine lenkende, sondern auch eine werbliche Funktion. Die Infotafeln sollen vier Informationsmodule enthalten:

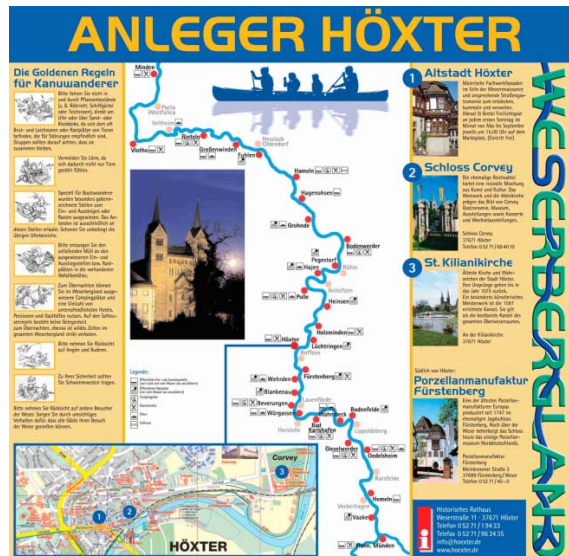
1. Übersichtskarte der Gesamtstrecke zwischen Minden und Bremen mit allen Anrainerorten und Verzeichnis der Anleger und Campingplätze sowie nautische Informationen wie Fähren, Schleusen, Befahrenseinschränkungen und Darstellung der Kilometrierung.
2. Karte des Standortes mit allen wichtigen touristischen Informationen wie Tourismusinformation, Sehenswürdigkeiten, Einkaufsmöglichkeiten usw.
3. Präsentation des Standortes mit Foto und Text und wichtigen Infos (Telefonnummern, Adressen, evtl. auch Ausflugstipps der Umgebung).
4. Tipps für sicheres und umweltgerechtes Verhalten für das Wasserwandern insbesondere im Hinblick auf Fähren und die Berufsschiffahrt.

Auf der Tafel sollte deutlich sichtbar das Logo der Mittelweser angebracht werden. Die inhaltliche und grafische Entwicklung der Infotafeln sollte analog zur Gelben Welle zentral erfolgen entweder durch Mittelweser Touristik oder Landkreis. Die Module 1 und 4 sind für alle Standorte einheitlich und auch für die Module 2 und 3 wird eine identische grafische Gestaltung favorisiert, indem möglichst einheitliche Standortkarten verwendet werden sollen. Vorgegeben werden muss in jedem Fall ein Raster mit Platz- und Gestaltungsvorgaben.

Die Kosten für die Infotafel selbst, ihre Aufstellung und Pflege müssen durch den jeweiligen Aufsteller getragen werden. In Anbetracht geschätzter Kosten von etwa 1.000 Euro sollte eine Finanzierung über Regionalmanagement geprüft werden. Dies gilt auch für eine Refinanzierung durch Werbung, indem dafür als extra Modul unterhalb der Tafel eine Fläche zur Verfügung gestellt wird.



Beispiel Lahn



Beispiel Oberweser

Ausschilderung im Rahmen der gemeindlichen Leitsysteme

Dies betrifft die Anlegestellen der Fahrgastschiffahrt sowie Slipstellen. Die entlang der Mittelweser vorhandenen und „wild“ genutzten Slipstellen (ehem. Nato- und Fähr rampsen) sollten dazu in einem ersten Schritt als offizielle Einstiegsstellen ausgewiesen und nachfolgend an den Abzweigungen von den Hauptverkehrsstraßen analog dem Fotobeispiel Mehbergen ausgeschildert werden (außerörtlich in Abstimmung mit der Unteren Verkehrsbehörde).



6.1.2 Vernetzte Angebotsgestaltung

1. **Durchgängige Anlegemöglichkeiten für die Fahrgastschiffahrt** in allen touristisch relevanten Anrainergemeinden.
Dies betrifft insbesondere die Anrainerorte Drakenburg (vor dem Wehr), Marina Mehlbergen sowie Petershagen (Schlüsselburg/Wehr, Windheim, Gernheim/Industriemuseum sowie innenstadtnaher Anleger in Petershagen selbst).
2. Weiterer Programmausbau der Ausflugsfahrten mit dem Fahrgastschiff von Nienburg aus, insbesondere festes Programm an **organisierten Kombifahrten Schiff und Rad** (regelmäßige Termine) z. B. nach Hoya (Rückfahrt auf Weserradweg bzw. auch umgekehrt.)
3. Aufbau eines Netzes an **Kanuverleih- und Servicestationen** an kanutouristisch attraktiven Standorten (auf Campingplätzen und bei Wassersportvereinen). Als Start- bzw. Pilotprojekt Kooperation zwischen Kanuanbieter und Campingplatz Drakenburg (hohe kanutouristische Attraktivität des Altarms, perspektivisch evtl. als Rundtour entwicklungsfähig)
4. Entwicklung **organisierter Kanoprogramme** durch Anbieter zu speziellen Themen
 - Thematische Touren (Naturerlebnis, Technikerlebnis)
 - Kombinierte Rad- und Kanutouren. Voraussetzung zwei Stationen mit Kanu- und Radverleih.

6.1.3 Verbesserung der Gewässerdurchgängigkeit

- **Schleusendurchlässigkeit** für Kanuten mit Bootsruksche oder Slipwagen analog dem Beispiel Schleuse Dörverden auch für die Schleusen Drakenburg und Schlüsselburg. Ziel ist die Entwicklung vermarktbarer Rundkurse in Kombination Altarme und Schleusenkanal. Die Schleusenkanäle sind für Kanuten zwar nicht attraktiv, aber durch fehlende Strömung und geradem Verlauf einfach zu befahren (Berufsschiffahrt fährt langsam und ist gut sichtbar). Für die o. g. Altarme ist das Zeit- und Längenverhältnis zwischen attraktivem Paddelerlebnis auf dem Altarm und eintöniger Fahrt auf dem Schleusenkanal akzeptabel (für Altarme Petershagen und Langwedel ist dies aufgrund der Länge der Schleusenkanäle nicht der Fall). Die baulichen Möglichkeiten müssen im Einzelfall mit dem WSA abgesprochen werden. Eine Finanzierung seitens des WSA kommt nicht in Frage, so dass eine Realisierung vermutlich nur mit Fördermitteln möglich ist.
- Zur Befahrung des Altarms bei Dörverden muss eine **Passierbarkeit des Wehrs** hergestellt werden, wie dies an allen anderen Wehren auch durch das WSA eingerichtet wurde. Dazu sollten verschiedene Varianten auf ihre Umsetzungsfähigkeit/Finanzierbarkeit untersucht werden (Bootsruksche oder –wagen, Ein- und Ausstiegsstelle, Befahrbarkeit Fischpass).
- Erweiterung der **Sportbootliegeplatzkapazitäten vor den Schleusen**. Dies betrifft in erster Linie die Schleuse Petershagen durch ihre unmittelbare Nähe zum attraktiven Zielort Windheim. Damit soll erreicht werden, dass Sportbootfahrer den Anleger für einen mehrstündigen Besuch des

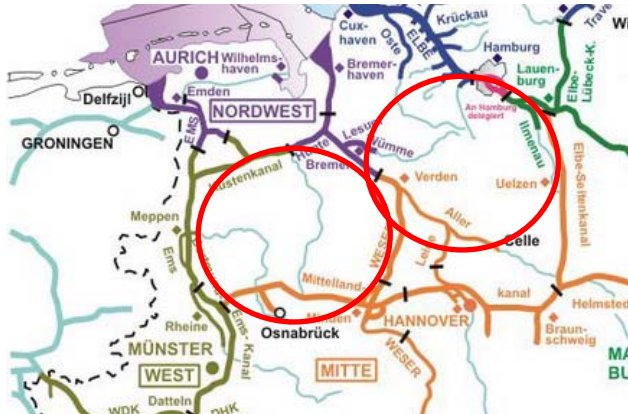
nahen Windheims nutzen können (nur als temporärer Liegeplatz, konkrete Abstimmung mit WSA erforderlich).

- Herstellung einer durchgängigen **Befahrbarkeit des Steinhuder Meerbachs** bis Nienburg. Fortsetzung des Infrastrukturausbaus (Ein-Ausstiegsstellen und Rastplätze) sowie Sicherstellung einer regelmäßigen Gewässerpflege gegen die Verkräutung.
- Herstellung einer durchgängigen **Befahrbarkeit der Großen Aue** bis zur Weser. Wichtig Passierbarkeit der Ortslagen Steyerberg und Liebenau durch gute Umtragungsmöglichkeiten.

6.1.4 Vermarktung

- **Marketingoffensive** Wasserlandschaft Mittelweser als Jahresschwerpunkt 2011 oder 2012. Im Ergebnis der Optimierung der Infrastruktursituation sollten die dann attraktiveren Bedingungen auch ihren Niederschlag in der Vermarktung bzw. in der Außendarstellung finden. Die Mittelweser Touristik sollte daher das Thema Wassertourismus als Themenschwerpunkt in den Mittelpunkt der Vermarktung der Jahre 2011 oder 2012 stellen (abhängig vom Tempo der Umsetzung). Es wird vorgeschlagen, dazu einen Themenprospekt (ggf. Flyer ausreichend) zu erstellen, den Wassertourismus als einen Schwerpunkt bei den Messeauftritten der Mittelweser Touristik zu kommunizieren sowie in Vorbereitung eine gezielte Pressearbeit durchzuführen.
- Entwicklung **Tourentipps** für unterschiedliche Zielgruppen und Themen
Um Bootsurlauber über die besonders attraktiven Wasserwander-Möglichkeiten zu informieren und Lust zu machen, sollten sowohl für Kanuten als auch motorisierte Wasserwanderer konkrete Tourenvorschläge ausgearbeitet werden (mit Routenbeschreibung, Fakten usw.). Für Kanuten bieten sich hierfür die Altarme/Rundkurse an. Vor dem Hintergrund bislang vollkommen fehlender Informationen ist dies vor allem für die beiden Nebenflüsse Meerbach und Große Aue sinnvoll (erst nach Herstellung der Durchgängigkeit). Für motorisierte Wasserwanderer könnte unter dem Themendach Wassertechnik (Regulierung der Mittelweser, Schleusen, Wehre usw.) eine Thementour entwickelt werden (Zuständigkeit Mittelweser Touristik)
- Auf den touristischen **Internetseiten** der Mittelweser (mittelweser-tourismus.de) sollten umfassende und aktuelle Gewässerinfos zum Wasserwandern für die vier relevanten Flüsse der Mittelweserregion kommuniziert werden. Wichtig dabei ist eine kartografische Darstellung mit Gewässerverlauf und allen wichtigen Basisinformationen zum Wasserwandern (entweder durch animierte Karte oder Begleittext).
- Vor dem Hintergrund der zum Teil überholten und lückenhaften Informationen zum Wasserwandern auf der Mittelweser ist es wichtig, nach Realisierung der Infrastrukturmaßnahmen den aktuellen Sachstand an Verlage mit thematischen Veröffentlichungen zum Wasserwandern auf der Mittelweser weiter zu reichen. Dies ist für das Kanuwandern in erster Linie der Jübermann Verlag (Wasserwandern auf der Weser), für das motorisierte Wasserwandern der Wassertourismus Guide des ADAC, des Bundesverbands Wasserwirtschaft und der Boot Düsseldorf.

- Um die Potenziale für die beiden großen Rundtouren in Norddeutschland auszuschöpfen (siehe Kartenskizze unten) bedarf es einer intensiven Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Tourismusorganisationen der betroffenen Nachbarregionen. Auf Initiative der Mittelweser Touristik in Kombination mit Weserbund sollte dazu in einem ersten Schritt zu einer Abstimmungsrunde eingeladen werden, um grundsätzlich die damit verbundenen Chancen zu bewerten und ggf. sich über gemeinsame Vermarktungsschritte zu verständigen.



Kartenquelle WSV

6.1.5 Innenmarketing

- **Jährliche Abstimmungsrunde** zum Wassertourismus auf der Mittelweser
Um das Thema kontinuierlich weiter zu entwickeln wird vorgeschlagen, einmal jährlich unter Federführung der Mittelweser Touristik den aktuellen Entwicklungsstand, evtl. Probleme oder gemeinsame Projekte zusammen mit den relevanten Organisationen zu besprechen. Dazu gehören vor allem die interessierten Wassersportvereine, das Wasserschiffahrtsamt in Verden und interessierte Anbieter (ggf. auch Landkreis und Kommunen)
- **Bootsexkursion** der Mitarbeiter der touristischen Infostellen und Anbieterbetriebe mit Weserbezug
Um Gäste umfassend und kompetent über die wassertouristischen Möglichkeiten auf der Weser zu informieren, bedarf es informierter Mitarbeiter der touristischen Informationsstellen und wassertouristisch relevanten Betriebe. Um eine profunde Kenntnis der Situation vor Ort zu vermitteln, sollte jährlich eine Bootsexkursion auf bestimmten Weserabschnitten stattfinden (Organisation Mittelweser Touristik).

6.2 Standortbezogene Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastrukturausstattung

Zentrales Projekt zur Entwicklung des Wassertourismus ist die Optimierung der wassertouristischen Infrastrukturausstattung in den Anrainergemeinden. Dazu werden in der folgenden Tabelle standortbezogene Vorschläge unterbreitet, deren Umsetzung in den nächsten Jahren schrittweise erfolgen sollte. Dies gilt insbesondere für alle Maßnahmen mit regionaler und überregionaler Bedeutung. Ob und in welchem Umfang die Umsetzung der einzelnen Maßnahmenvorschläge möglich ist, muss vorab einzelfallabhängig mit dem WSA Verden als Gewässer- und Ufereigentümer abgestimmt werden. Sofern es nicht zu Konflikten mit der Berufsschifffahrt führt (z. B. aufgrund nicht ausreichender Gewässerbreite) und eine regelmäßige Pflege durch die Kommunen sichergestellt werden kann, besteht seitens des WSA eine grundsätzliche Bereitschaft, die wassertouristische Entwicklung entlang der Weser im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu unterstützen.

Die Qualität der Infrastruktur- und Serviceausstattung ist abhängig von der jeweiligen Standortbedeutung. Je höher die (wasser)touristische Bedeutung, desto höher muss auch die Messlatte bei der Qualität angelegt werden. Während bei einem Standort mit nur geringer touristischer Bedeutung ggf. eine sehr einfache (dennoch sichere) Steganlage ohne Servicemerkmale ausreicht, muss beispielsweise der Hafen in Nienburg sowohl in funktionaler als auch gestalterischer Hinsicht deutlich höheren Anforderungen genügen (Zuordnung in der Maßnahmentabelle)

Anrainerstandorte mit **sehr hoher wassertouristischer Bedeutung** = ●●● sind wie folgt gekennzeichnet:

- Sehr hohe Attraktivität für nahen Landgang (touristisch attraktives Umfeld, mehrere Sehenswürdigkeiten), (wasser)touristische Leuchtturmfunktion für die Mittelweser
- Zentrale Versorgungsfunktion aufgrund Distanzen und Service- und Versorgungseinrichtungen im nahen Umfeld
- Übernachtungsziel und Zwischenstopp
- ➔ Qualitativ sehr gute Anlegesituation für alle Zielgruppen zwingend notwendig (moderne Steganlagen, geregelte Öffnungszeiten, sehr gute Ver- und Entsorgungssituation am Standort, sehr hoher Gestaltungsanspruch)

Anrainerstandorte mit **mittlerer bis hoher wassertouristischer Bedeutung** = ●●

- Attraktivität für Landgang (einzelne Sehenswürdigkeiten und Versorgungseinrichtungen (Gastronomie, Einkaufen) im nahen Umfeld
- Vor allem Zwischenstopp, Übernachtungsfunktion (standortabhängig) oder Ein- und Ausstiegsstelle
- ➔ Anlegesituation möglichst für alle Zielgruppen (nutzergerechte Steganlagen, geregelte Öffnungszeiten, Basisinfrastruktur zur Ver- und Entsorgung, attraktiver Empfangsraum, Rastausstattung)

Anrainerstandorte mit **geringerer wassertouristischer Bedeutung** = ●

- Unterdurchschnittliche Attraktivität für Landgang
 - Keine Versorgungseinrichtungen im nahen Umfeld
 - Im Wesentlichen Rastfunktion oder Einstiegsstelle
- ➔ Einfache Anlegesituation in erster Linie für muskelbetriebene Boote, geordnete Rastausstattung mit Sitzmöglichkeiten, regelmäßige Pflege muss sichergestellt sein

In der Tabelle nicht gesondert aufgelistet sind Gelbe Welle und Infotafeln. Für alle Standorte mit einer nutzergerechten Anlegesituation sollte grundsätzlich die Aufstellung der Gelben Welle und Infotafeln angestrebt werden. Dies gilt im besonderen Maße für alle Standorte mit regionaler und überregionaler Bedeutung (siehe Gliederungspunkt 4.2 standortbezogene Potenziale).

Allen Maßnahmen wird eine Priorität zugeordnet:

lokale Priorität = Maßnahme nur von lokaler Bedeutung, Umsetzung wünschenswert aber für Wassertourismusedwicklung in der Mittelweserregion nicht bedeutend

regionale Priorität = Maßnahme von regionaler Bedeutung, Umsetzung für die Wassertourismusedwicklung der Mittelweser wichtig

überregionale Priorität = Maßnahme von übergeordneter Bedeutung, Umsetzung für die Wassertourismusedwicklung der Mittelweser zwingend notwendig

Ort	Touristische Bedeutung	Maßnahmenvorschläge	Priorität
Dreye	●	➤ Wasserseitige Erschließung des Hafens für motorisierte Sportboote und Kanus (Kurzzeitliegeplätze) in Abstimmung mit den Belangen der Fahrgastschiffahrt (Priorität am Standort Fahrgastschiffe). Gestalterische Aufwertung des Gesamtgeländes sowie Ansiedlung Gastronomie.	mit Gastronomie regional
Thedinghausen	●	➤ Einrichtung einer Marina nach Beendigung Kiesabbau am Kaper (langfristig). Auf Grundlage der jetzigen Markt-Nachfragebedingungen ist der Bedarf für eine Marina an diesem Standort nicht zu erkennen. Die Kapazitäten der beiden Hafenstandorte in Achim reichen vorerst aus, um die wassertouristische Nachfrage ausreichend zu bedienen, so dass aus wassertouristischer Sicht keine Notwendigkeit für eine neue Marina zu erkennen ist. Mit Blick auf die nahen Wassersportanlagen im Wietsee ist es	Lokal

Ort	Touristische Bedeutung	Maßnahmenvorschläge	Priorität
Fortsetzung Thedinghausen		<p>zudem fraglich, ob es einen ausreichenden regionalen Bedarf an Dauerliegern gibt. Dies ist eine Grundvoraussetzung für eine wirtschaftlich tragfähige Grundauslastung. Vor dem Hintergrund der unsicheren Marktprognose wird empfohlen vorerst an den Vorstellungen festzuhalten, um zum gegebenen Zeitpunkt kritisch die Realisierung zu prüfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Erschließung des Standortes Streek für Bootsfahrer als Wasserwanderrastplatz (Steganlage für motorisierte Schiffe und Ausweisung Ein-Ausstiegsstelle für Kanuten). 	Regional
Achim Uesen	●●●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gestalterische Aufwertung des Uferbereichs entlang der Weser bis zu den Grünanlagen Hafenpark und Parkplatz . Wichtig Fußweg von der Anlegestelle Fahrgastschiff zum Parkplatz. Schaffung einer attraktiven Rastsituation mit Bank-Tisch-Kombination und Informationsvermittlung. ➤ Schaffung einer nutzergerechten Anlegesituation für Kanuten direkt an der Weser oder im vorderen Bereich des Hafenabzweigs mit Kanutreppe . ➤ Evtl. ehem. Schiffsanleger aus Achim Baden im Hafenumarm anbringen, damit in Achim auch Fahrgastschiffe ohne Bugbrücke anlegen können. 	Über-regional Regional Lokal
Achim Baden	●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ein- und Ausstiegsstelle für Kanus im Bereich des Parkplatzes (Kanutreppe). 	Lokal
Campingplatz Alte Weser Drosselhof	●●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schaffung einer kanugerechten Anlegesituation (gesonderter Steg, max. Höhe 20 cm) ➤ Erweiterung der Stegplatzkapazitäten für motorisierte Sportboote (auch für größere Boote) 	Regional Regional
Intschede	●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gestalterische Aufwertung des Standortes und Erweiterung Parkraum. Offizielle Ausweisung als Ein- und Ausstiegsstelle für slipfähige Boote. 	Regional
Groß Hutbergen	●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schaffung einer Anlegesituation für Sportboote (Wasserwanderrastplatz für Rast und Besuch Gaststätte). 	Lokal

Ort	Touristische Bedeutung	Maßnahmenvorschläge	Priorität
Rieda	●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schaffung geordnete Anlegesituation für Kanuten (Steinberäumung oder Kanutreppe) mit Rastplatzausstattung (Bank-Tisch-Kombination) 	Lokal
Dörverden	●●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Qualifizierung des Standortes Schiffsanleger für Sportboote. Anlegesituation (Kurzzeitliegeplätze) für motorisierte Sportboote und nutzergerechte Ein- und Ausstiegstelle für Kanus (attraktiver Ausgangspunkt für Rundtouren auf Altarm und Schleusenkanal auch durch Bahnnähe). Parkraum und Zuwegung für Boottransport klären. 	Regional
Barme	●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schaffung einer Anlegesituation für Kanus (Kanutreppe oder gesonderte Schwimmsteganlage) an der Gaststätte Weserlust sowie Qualifizierung und Vergrößerung vorhandenen Steganlage für motorisierte Sportboote (wünschenswert neue Schwimmsteganlage). ➤ Einrichtung einer Marina im ehemaligen Bundeswehrhafen. Aus wassertouristischer Sicht besteht aus regionaler Sicht kein Handlungsbedarf für einen neuen Sportboothafen. Zudem ist fraglich, ob eine wirtschaftlich tragfähige Mindestauslastung durch Dauerlieger aus der Region erreicht werden kann. Aktuell ist kein Bedarf erkennbar. Ob eine entsprechende Nachfrage zukünftig zu erwarten ist, muss in Anbetracht der stagnierenden bzw. tendenziell rückläufigen Entwicklung des Bootsmarktes bezweifelt werden. Vor diesem Hintergrund ist ein privatwirtschaftliches Engagement für eine Marina unwahrscheinlich. Der Schwerpunkt der wassertouristischen Entwicklung in Barme sollte daher primär auf die Qualifizierung der Anlegesituation im Bereich der Gaststätte gelegt werden. 	Regional
Hoya	●●●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Hoya ist die einzige Ortschaft entlang der Mittelweser beidseitig der Weser. Dieser Vorteil sollte durch die Schaffung einer attraktiven Promenadensituation mit Torfunktion Weser/Altstadt am westlichen Uferbereich nördlich der Weserbrücke (evtl. Durchführung eines Architektenwettbewerbs) stärker herausgestellt werden. 	Regional

Ort	Touristische Bedeutung	Maßnahmenvorschläge	Priorität
Fortsetzung Hoya		<p>Dies würde auch zu einer weiteren touristischen Aufwertung des Standortes Hoya führen. Die Idee eines Fluss-Badestrandes ist hingegen aus touristischer Sicht irrelevant.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Schaffung von Anlegemöglichkeiten für Kurzzeitlieger (Schwimmsteg für motorisierte Sportboote, Kanutreppe für Kanus) im innerörtlichen Bereich, wenn möglich am westlichen Ufer mit direkter Altstadtanbindung (Realisierung evtl. im Zuge der Promenadengestaltung). Da ein Anleger am Westufer <u>evtl.</u> aufgrund der Flussbreite (Beeinträchtigung Berufsschifffahrt) nicht realisiert werden kann (Klärung mit WSA), bietet sich als Sofortmaßnahme und Alternativlösung das östliche Ufer im Bereich des Fahrgastanlegers an. Dieser Standort ist ebenfalls innenstadtnah und auch aus gestalterischen Gesichtspunkten sehr geeignet (attraktiver Empfangsraum und Raststandort). ➤ Ausweitung der Gastliegeplatzkapazitäten am WSV Hoya (Verlängerung der Steganlage parallel zum Ufer). 	<p>Über-regional</p> <p>Regional</p>
Schweringen	●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Offizielle Ausweisung als Ein- und Ausstiegsstelle für Kanus und slipfähige Kleinboote (gute Standortbedingungen durch einfache Erreichbarkeit und großer Parkfläche). Schaffung einer attraktiven Rastsituation durch Bank-Tisch-Kombination (nutzbar auch für Radfahrer Weserradweg). 	Lokal bis regional
Drakenburg	●●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wasserseitige Erschließung der Ortslage (rechtes Ufer vor Wehr) durch Schwimmanleger für Sportboote und Fahrgastschiffe (wenn möglich kombinierte Lösung) sowie Anleger für Kanu (evtl. Kanutreppe) ➤ In Anbetracht der hohen Attraktivität des Altarmes für das Kanuwandern wird empfohlen, an der ehem. Fährstelle bei Einmündung des Altarms in die Weser eine Ein- bzw. Ausstiegsstelle evtl. auch mit Rastplatzfunktion zu errichten (wichtig landseitige Erreichbarkeit für Pkw sicherstellen, für Rücktransport der Kanus) 	<p>Regional</p> <p>Lokal</p>

Ort	Touristische Bedeutung	Maßnahmenvorschläge	Priorität
Mehlbergen	●●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nutzung der Standortpotenziale für mehrtägige Aufenthalte durch Qualifizierung der Marina als Kurzurlaubsziel für Bootsfahrer und „Landurlauber“ (mittelfristige Perspektive). Dazu zählen neben einer gestalterischen Aufwertung eine gastronomische Versorgung, die Schaffung von Unterkunftsmöglichkeiten in mobilen Unterkünften (Überschwemmungsgebiet bei Hochwasser) und vor allem die Schaffung einer attraktiven Badesituation im südlich angrenzenden Gewässerbereich. Erster Schritt ist die Entwicklung einer schlüssigen Nutzungskonzeption in Abstimmung mit den Belangen des Hochwasser- und Naturschutzes. ➤ Vor dem Hintergrund der derzeit fehlenden Anlegemöglichkeiten für Kanuten im Hafen sollte möglichst zur Saison 2009 eine nutzergerechte Anlegesituation geschaffen werden (Schwimmsteg mit max. Höhe 20 cm). 	<p>Regional bei Ausbau auch über-regional</p> <p>Regional</p>
Nienburg	●●●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufgrund der hohen touristischen Attraktivität der (Alt)Stadt und der Gewässerlage etwa auf der Mitte zwischen Minden und Bremen ist die Schaffung einer guten Anlegesituation für alle Bootstypen eine zentrale Maßnahme zur wassertouristischen Aufwertung der Mittelweser. Der Stadthafen bietet durch die Lage (Anbindung Weserradweg und Nähe zur Altstadt) und die Betreuung durch den ansässigen Kanuverein hierfür sehr gute Potenziale. Notwendig sind vor allem die Ausweitung der Liegeplatzkapazitäten für motorisierte Sportboote, die Modernisierung der Steganlagen und Serviceeinrichtungen insgesamt, die Einrichtungen eines regelmäßig besetzten Hafenbüros sowie die gesamte gestalterische Aufwertung des Hafensbereichs zu einem attraktiven Empfangs- und Erlebnisraum für Bootsurlauber, Radurlauber und Einwohner. Neben der infrastrukturellen Aufwertung sollte zukünftig für Bootsgäste der Verleih von Rädern (in Zusammenarbeit mit nahem Radladen) sowie der Bootsverleih zum Befahren des Hafens (Ruderboot, Wassertreter, 	Über-regional

Ort	Touristische Bedeutung	Maßnahmenvorschläge	Priorität
Fortsetzung Nienburg		<p>Abstimmung mit WSA als Eigentümer der Fläche (notwendig) für landseitige Besucher entwickelt werden.</p> <p>➤ Prüfung der Möglichkeiten zur Erschließung der Teichlandschaft für muskelbetriebenen Bootsverkehr. Durch die Nähe zum Hafen könnte eine attraktive Gesamtstrecke geschaffen werden (weniger touristisch wirksam, vor allem für Einheimische).</p>	Lokal
Leeseringen	●	<p>➤ Schaffung einer nutzergerechten Anlegesituation an der ehem. Fährrampe (Bereinigung Steine) sowie Ausweisung als Kanu- und Radwanderrastplatz mit Bank-Tisch-Kombination und ggf. Unterstand (attraktiver Weserstandort in kurzer Entfernung zum Weserradweg).</p>	Lokal
Liebenau	●	<p>➤ Wasserseitige Erschließung des vorhandenen Rastplatzes (kanugerechter Ausbau der vorhandenen Treppe)</p>	Lokal
Landesbergen	●●	<p>➤ Errichtung einer ortsnahen Steganlage für motorisierte Boote (Kurzzeitliegeplätze) und Fahrgastschiffe (Verlagerung des vorhandenen Anlegers prüfen) möglichst nah zur Weserbrücke. Von dort fußläufige Entfernung zum Ortszentrum ca. 500 Meter und damit wasserseitige Erschließung von Landesbergen. (Voraussetzung Zuwegung).</p>	Lokal bis regional
Stolzenau	●●●	<p>➤ Deutliche Erweiterung der geringen Liegeplatzkapazitäten für motorisierte Sportboote. Am jetzigen Standort (Wassersportverein auf Campingplatz) sind die Möglichkeiten hierfür sehr begrenzt, so dass ausreichende Liegeplätze den Ausbau eines neuen Standortes erfordern. Idealerweise sollte mit Blick auf eine tragfähige Bewirtschaftung dabei auf die Zusammenführung mehrerer sich ergänzender Nutzungen geachtet werden (Kosten- und Nutzensynergien). Entsprechende Standortvoraussetzungen bietet der Gewässereinschnitt zwischen Campingplatz, Wohnmobilstellplatz und Gaststätte, insbesondere auch vor dem Hintergrund der kurzen Entfernung in die Ortsmitte. Geprüft werden sollte die Erweiterung und Ausbau des Gewässer-</p>	Über-regional

Ort	Touristische Bedeutung	Maßnahmenvorschläge	Priorität
Fortsetzung Stolzenau		<p>einschnitts für mindestens fünf Gastliegeplätze zuzüglich weiterer Liegeplätze für Dauerlieger. Die Betreibung erfolgt idealerweise im Zusammenhang mit Campingplatz und der gegenwärtig geschlossenen Gaststätte. Dies hätte eine Attraktivitätssteigerung des Campingplatzes und der Gaststätte zur Folge sowie auch umgekehrt für den Hafen. Mit einer attraktiven, aufeinander abgestimmten Gesamtplanung des Standortes (Hafen, Campingplatz, Gastronomie) könnte Stolzenau nicht nur eine optimale wasserseitige Erschließung, sondern eine spürbare landseitige touristische Aufwertung erreichen.</p> <p>➤ Im Zusammenhang mit der mittel- bis langfristigen Beendigung des Kiesabbaus nördlich von Stolzenau sollte eine wasserseitige Anbindung des auch überregional bedeutenden Klosters Schinna angestrebt werden.</p>	Lokal
Hoppenberg – Schlüsselburg	●●	<p>➤ Wasserseitige Erschließung von Schlüsselburg durch Steganlage am Westufer Weser-Altarm nahe Wehr (Kombination mit Fahrgastanleger prüfen).</p> <p>➤ Schaffung eines Kanurastplatzes in Doppelnutzung mit Radfahren (Meerradweg) am Wehr im Bereich der Kanu-Slipanlage.</p>	Regional Lokal bis regional
Heimsen	●	<p>➤ Ausbau einer Kanueinstiegsstelle mit Rastplatzfunktion (möglichst im Bereich des vorhandenen Rastplatzes mit Bänken und Schützhütte).</p>	Lokal
Buchholz	●	<p>➤ Schaffung einer Anlegemöglichkeit für motorisierte Sportboote (Schwimmsteg) und Kanu (Kanutreppe) im Nahbereich der Gaststätte.</p>	Lokal bis regional
Windheim	●●	<p>➤ Wasserseitige Erschließung für motorisierte Sportboote und Kanus. Für Motorboote Anlegestelle im Bereich des Schleusenkanals prüfen, evtl. Verlängerung des vorhandenen Schwimmstegs (Sportbootliegestelle vor Schleuse) mit der Möglichkeit des Kurzzeitliegens für Landgang.</p>	Regional Regional

Ort	Touristische Bedeutung	Maßnahmenvorschläge	Priorität
Fortsetzung Windheim		➤ Im Bereich der Radfähre geordnete Ein- und Ausstiegssituation für Kanufahrer schaffen (Kanutreppe)	
Jössen	●	➤ Kanurastplatz mit Anleger oder –treppe im Bereich Kappellenort/Ziegeleistraße	Lokal
Ovenstädt	●●	➤ Errichtung einer Steganlage für Sportboote und Fahrgastschiffe sowie Kanutreppe zur wasserseitigen Erschließung des Industriemuseums Glashütte Gernheim	Regional bis über-regional
Petershagen	●●●	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ortsnaher Anleger für Fahrgastschiffe (für Fahrgastschiffe aus Richtung Norden) und motorisierte Sportboote (evtl. im alten Hafen) ➤ Ausweisung des Rastplatzes an der Weser südlich von Petershagen als offizielle Kanueinstiegsstelle sowie Wasserwanderrastplatz. 	Regional bis über-regional Lokal
Lahde	●	➤ Radausleih am Wassersportverein für Besichtigung von Petershagen und Qualifizierung Sanitärbereich	Lokal

6.3 Weitere Vorgehensweise

Zur Umsetzung des vorliegenden Handlungsprogramms werden folgende Arbeitsschritte empfohlen:

- Einbringung der standortbezogenen Maßnahmen in die gemeindlichen politischen Entscheidungsprozesse (Einbindung der politischen Gremien) mit dem Ziel der Verankerung in der Haushaltsplanung.
- Beauftragung einer Umsetzungsplanung (konkrete Standortprüfung, Abstimmung mit WSA, Umsetzungsplanung usw.)

Die Finanzierung der Maßnahmen ist grundsätzlich förderfähig über ZIL (kleinere Infrastrukturmaßnahmen) sowie EFRE–Mittel des Wirtschaftsministeriums (größere Projekte). Hilfestellung hierzu gibt es durch das Regionalmanagement.

Die ortsübergreifenden Maßnahmen sollten vorzugsweise weiter im kommunalen Verbund unter Einbindung aller relevanten Anrainergemeinden erfolgen.