

„Unseren Revieren eine Zukunft!“

Bericht über die Arbeitstagung des KYCD am 14. Oktober 2017 in Hamburg

Unserer Einladung zu einer Tagung über die Zukunftsaussichten der Tidengewässer im Untereelberaum und der Eider folgten 31 Personen. Die überwiegende Mehrzahl von ihnen kam aus dem Bereich der Sport- und Freizeitschifffahrt. Vertreter einzelner Wassersportvereine und Yachthafenbetreiber waren ebenso anwesend wie Vertreter der Gruppe Nedderelv, mehrerer Kreisseglerverbände, des Landesverbands Motorbootsport Niedersachsen, des Motor yachtverbands Schleswig-Holstein, des Hamburger Segler-Verbands und des DSV. Leider machten sich Politik, Verwaltung und Wirtschaft rar. Die Absicht, Vertreter der verschiedenen Bereiche in einem gemeinsamen Gespräch dazu anzuregen, eine gemeinsame Plattform für den Erhalt der Reviere zu bilden, ließ sich folglich mit dieser Veranstaltung noch nicht verwirklichen. Die Tagung war trotzdem sehr erfolgreich, denn die Anwesenden waren sich bald einig, dass es an der Zeit sei, gemeinsam praktische Schritte für den Erhalt der norddeutschen Tidenreviere zu unternehmen.

Bereits in seiner Einführung ließ Bernhard Gierds, der Vorsitzende des KYCD, keinen Zweifel daran, dass für alle am Erhalt und an der Entwicklung unserer Reviere Interessierten die Zeit drängt. „Wassertourismuskonzept“ und Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ befinden sich nicht mehr im

Stadium programmatischer Absichtserklärungen. Die beiden federführenden Ministerien, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), sind inzwischen dabei, sich die rechtlichen, organisatorischen und planerischen Werkzeuge zu schaffen, die sie für die Umsetzung ihrer Absichten benötigen. Wenn die regionalen Akteure in Norddeutschland der weiteren Entwicklung nicht dauerhaft hinterherlaufen wollen, dann müssen sie die Chance nutzen, in dieser Phase selbständig Entwicklungskonzepte zu formulieren.

Vom „Wassertourismuskonzept“ sind für den Norden vor allem negative Auswirkungen zu erwarten. Da es kein Tidengewässer gibt, dessen Bedeutung für Freizeit oder Tourismus mit „hoch“ oder „sehr hoch“ bewertet wird, steht fest, dass die knappen Mittel für die Erhaltung nicht in diese Reviere fließen werden. Die Prioritäten für die Investitionslenkung sind vom BMVI deutlich benannt. Auch vom Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ werden die Tidengewässer nicht von selbst profitieren. Sie gehören zwar grundsätzlich in dessen Rahmen, da aber bisher geographisch allein tidenfreie Binnengewässer in Betracht gezogen wurden, ist es völlig unklar, wann die norddeutschen Flüsse tatsächlich einbezogen werden.



Die vorliegenden Konzepte enthalten aber nicht nur Gefahren für unsere Reviere, sondern auch Chancen. Es ist vorgesehen, bei der Entwicklung der Pläne für die einzelnen Flussgebiete regionale Konferenzen zu etablieren. Wie auch der im DSV für die politische Interessenvertretung zuständige Gerhard Philipp Süß in der Diskussion betonte, ist die Zusage der Ministerien, das, was aus den Regionen komme, in die Entwicklung einzubeziehen, ernst zu nehmen.

Gerade, weil es für die Tidengewässer nur wenige Entwicklungsvorgaben gibt, besteht die Chance, für sie Pläne zu entwickeln, die ihre jeweiligen Besonderheiten und Potentiale angemessen berücksichtigen. Das setzt allerdings mindestens zweierlei voraus: Zum einen, dass die Akteure aus den verschiedenen Nutzergruppen zusammenarbeiten, und zum anderen, dass Wissenslücken über die von uns genutzten Gewässer geschlossen werden. Vorschläge und Forderungen benötigen eine belastbare Faktenbasis.

Was an „Wassertourismuskonzept“ und Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ für die norddeutschen Tidenreviere problematisch ist, wurde in einem Vortrag zusammenhängend vorgestellt und anschließend in Hinblick auf daraus erwachsende Handlungsmöglichkeiten und -erfordernisse diskutiert. In der Diskussion wurde deutlich, dass es eine beachtliche Schnittmenge zwischen den einzelnen Flussrevieren gibt, dass aber auch Schwerpunktsetzungen vorhanden sind. So sind zum Beispiel an der Ilmenau der historische Aspekt des

Salzhandels und der technikgeschichtliche Aspekt der Nadelwehre und Schleusen herausgehoben. Hinsichtlich der Weiterarbeit wurde gefragt, welche Informationen zur Fundierung von Entwicklungsplänen gesammelt und aufbereitet werden müssen. Der KYCD wird den Informationsaustausch koordinieren und als Kontaktpunkt fungieren. Einigkeit bestand unter den Anwesenden, dass möglichst schnell Vertreter anderer Nutzergruppen, speziell aus Politik, Umweltschutz und Wirtschaft für die Verstärkung des Ansatzes gewonnen werden müssen.

Um Fragen der Wirtschaft ging es in einem weiteren Vortrag. Dr. Brigitte Clasen, die stellvertretende Vorsitzende des KYCD, beschäftigte sich mit verschiedenen Ansätzen zur Bewertung der wirtschaftlichen Bedeutung von Tourismus und Wassersport. Ausgehend von den Maßstäben des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurden die Rechenansätze über die Länder ebene bis zur Elbe heruntergebrochen.

Zur Überraschung manch eines Anwesenden wurde dabei deutlich, dass durch den Wassersport im Bereich der Tidenelbe und ihrer Nebenflüsse je nach Ansatz jährlich zwischen 27 Millionen und 51 Millionen Euro generiert werden. Auch wenn Wassersport und Wassertourismus in dieser Region nicht so ausgeprägt sind wie auf den Gewässern in Brandenburg und Berlin, so kann es doch keinen Zweifel daran geben, dass eine regionalwirtschaftliche Bedeutung vorhanden ist, die den Erhalt der Gewässer für die Schifffahrt rechtfertigt.

Das auch deshalb, weil bei keinem der Flüsse das vorhandene Potential schon ausgeschöpft ist.

In diesem Zusammenhang wurde auch kritisch thematisiert, dass es eine wachsende Tendenz gibt, als Nutzen nur das in den Blick zu nehmen, was als Geldwert erfasst, was „monetarisiert“ werden kann. Der Begriff des gesellschaftlichen Nutzens im Sinne eines ideellen Zugewinns, etwa einer wachsenden Zufriedenheit von Menschen durch das Naturerleben, scheint mehr und mehr

abhanden zu kommen, ist aber für sehr viele das Motiv, Wassersport zu treiben.

In der Schlussrunde der Veranstaltung wurden dann erste konkrete Arbeitsschritte vereinbart, die über einen längeren Zeitraum zu Entwicklungskonzepten führen sollen. Dabei blieb offen, ob es möglich sein wird, die ganze Region zu bearbeiten, oder ob Musterbeispiele gebildet werden sollen. Kurzfristig wird es darum gehen, bis zur „boot“ 2018 in Düsseldorf einen öffentlichen Auftakt vorzubereiten.