

**Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 2. November 2010****Waterways for Growth als Chance für Bremer Tourismusentwicklung**

Im Rahmen des EU-Nordseeraumprogramms INTERREG sind an 17 von insgesamt 46 geförderten Projekten derzeit 35 Partner aus dem Land Bremen beteiligt. Aktuell einziger Partner des INTERREG-Projekts „Waterways for Growth“ (WfG) ist die BIS Bremerhaven Touristik. Einen Bremer Partner oder in Bremen durch WfG geförderte Maßnahmen gibt es hingegen nicht. Nach Angaben des Umweltressorts wurde auf eine Teilnahme an WfG 2007 wegen der inhaltlichen Ausrichtung und des Fehlens geeigneter bremsischer Kofinanzierungsmittel verzichtet. Eine nachträgliche Aufnahme in das Projekt sei zwar theoretisch möglich, nicht zuletzt wegen des Fortbestehens der seinerzeit für den Verzicht relevanten Gründe unrealistisch.

Aus WfG-Mittel werden nach Angaben des Wirtschaftsressorts mit einem 50-%-igen Zuschuss Vorhaben gefördert, die auf die Schaffung grundlegender Strukturen für eine nachhaltige Entwicklung entlang von Wasserwegen zielen. Aktionsfelder sind z. B. die „Steigerung der Lebensqualität durch Attraktivität“ und die „Wiederherstellung/-belebung von Wasserwegenetzen mit Fokus auf Chancen in Erholung und Tourismus“. Fördervoraussetzung des bis Mitte 2012 laufenden und mit insgesamt ca. 3,44 Mio. € ausgestatteten Projekts WfG ist wie bei allen INTERREG-Vorhaben u. a., dass mindestens drei Länder des Nordseeraums kooperieren und die erarbeiteten Lösungen beispielgebend über Staatsgrenzen hinweg sind. Bremerhaven beteiligt sich im Rahmen von WfG derzeit an vier konkreten Maßnahmen, u. a. der Entwicklung innovativer elektronischer Informationssysteme für Wassersportler und -touristen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Welchen Stellenwert misst der Senat dem Thema „nachhaltige touristische Entwicklung entlang von Wasserwegen“ für den Tourismusstandort Bremen bei?
  - a) Sieht der Senat diese Zielsetzung als wesentliches oder prioritäres Handlungsfeld für Bremen und Bremerhaven, wenn nein, warum nicht?
  - b) Welche konkreten Entwicklungspotenziale bietet nach Einschätzung des Senats die Weser einschließlich ihrer Uferzonen für die touristische Entwicklung der Stadt Bremen?
2. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Weser explizit als für den Tourismus wichtigen Standortvorteil zu nutzen und zu vermarkten?
  - a) Beabsichtigt der Senat, sich unter diesem Aspekt für eine nachträgliche Beteiligung am WfG-Projekt einzusetzen, wenn nein, warum nicht?
  - b) Welche Vorhaben hält er gegebenenfalls konkret für geeignet?
3. Wie bewertet der Senat Entwicklung und Betrieb eines fahrplanmäßig zwischen touristisch relevanten Orten verkehrenden Wasserfahrzeugs als Beitrag zur Steigerung von Lebensqualität und Attraktivität der Stadt Bremen für Touristen?
  - a) Wäre ein solches Projekt in die WfG-Aktionsfelder „Steigerung der Lebensqualität durch Attraktivität“ oder „Wiederherstellung/-belebung von Wasserwegenetzen mit Fokus auf Chancen in Erholung und Tourismus“ integrierbar, wenn nein, warum nicht?

- b) Wie bewertet der Senat die Chancen, für ein solches Projekt private Partner und Geldgeber zu gewinnen?
  - c) Sieht der Senat die Chance, ein solches Projekt in der laufenden Förderperiode in das WfG-Projekt zu integrieren, wenn nein, warum nicht?
4. Wie hat das Land Bremen von der Teilnahme an den 2006/2007 ausgelaufenen EU-Projekten „Canal Link“ und „VNE – Voies navigables d’Europe“, aus denen das aktuelle Projekt WfG hervorgegangen ist, profitiert?
- a) Welche konkreten Wirkungen haben diese Vorgängerprojekte an welchen Standorten entfaltet?
  - b) Wie wirken sich Erfolge und Erfahrungen dieser Vorgängerprojekte gegebenenfalls auf die aktuellen WfG-Maßnahmen in Bremerhaven aus?
  - c) Wie bewertet der Senat die im Kontext von „Canal Link“ und „VNE“ in Bremen realisierten Maßnahmen mit Blick auf die Bewerbung für mögliche künftige Nachfolgeprojekte und -programme der EU-Nordseeraumförderung?

Karin Bohle-Lawrenz, Birgit Busch, Max Liess,  
Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

D a z u

## **Antwort des Senats vom 7. Dezember 2010**

### Vorbemerkung

Mit der Senatsvorlage „Bremens Chance auf Teilhabe am EU-Projekt ‚Waterways for Growth‘“ vom 28. September 2010 hat der Senator für Bau, Umwelt, Verkehr und Europaangelegenheiten dargelegt, warum sich die Stadt Bremen nicht an dem EU-Projekt beteiligt hat. „Waterways for Growth“ (WfG) ist ein Projekt im Rahmen des INTERREG Nordseeraumprogramms. Derzeit sind Institutionen aus Bremen und Bremerhaven an 17 der bisher 46 durch INTERREG im Nordseeraum geförderten Projekte beteiligt. Die Beteiligung kann somit durchaus als erfolgreich bewertet werden. Das konkrete Projekt WfG ist ein Folgeprojekt der INTERREG-Projekte Canal Link (Projektpartner aus Bremen war der damalige Senator für Bau, Umwelt und Verkehr) und VNE – Voies navigables d’Europe – (Projektpartner aus Bremen war die BIS GmbH Bremerhaven Touristik). Das Projekt WfG ist ein eigenständiges neues Projekt, das in einer neuen EU-Förderperiode läuft und mit anderen inhaltlichen Schwerpunkten als das Vorgängerprojekt Canal Link arbeitet. In der Vorbereitung zum WfG-Antrag wurden alle Partner aus Canal Link und VNE kontaktiert.

Bremerhaven beteiligt sich, da das Thema der nachhaltigen touristischen Entwicklung entlang von Wasserwegen mit Wirkung und Bedeutung für den Nordseeraum für Bremerhaven ein prioritäres Handlungsfeld darstellt. Die Stadt Bremen hat sich gegen eine Beteiligung an diesem INTERREG-Projekt entschieden, weil die inhaltliche Ausrichtungen auf den Nordseeraum sowie die starke Orientierung auf Fragen der nachhaltigen Nutzung nicht zu den prioritären Handlungsfeldern der Tourismusentwicklung in der Stadt Bremen gehören. INTERREG-Projekte werden von einer konkreten Partnerschaft unter Angabe eines konkreten Budgets für eine konkrete Laufzeit beantragt und genehmigt. Nachträgliche Projekterweiterungen sind im Augenblick nicht möglich. Für eine nachträgliche Aufnahme der Stadt Bremen in das bestehende Projekt wird daher keine Chance gesehen, zumal auch weiterhin die 2007 relevanten Gründe für eine Nichtbeteiligung gelten.

Die Stadt Bremen fördert mit verschiedenen Maßnahmen, Programmen und Instrumenten die touristische Entwicklung, Erschließung und Vermarktung entlang der Weser. Das INTERREG-Projekt WfG erschien nicht geeignet, um die derzeit für Bremen vorgesehenen Maßnahmen und Projekte zu fördern.

1. Welchen Stellenwert misst der Senat dem Thema „nachhaltige touristische Entwicklung entlang von Wasserwegen“ für den Tourismusstandort Bremen bei?

Die Bremen Marketing Gesellschaft (heute WFB) hat im Jahr 2008 eine Image- und Identitätsanalyse für das Land Bremen in Auftrag gegeben. Die Untersu-

chung zeigt sehr deutlich, dass die Weser und das maritime Erleben ein wichtiger Attraktionsfaktor für die Städte Bremen und Bremerhaven sind sowie ein wichtiges verbindendes Element zwischen den beiden Städten, das es weiter zu stärken gilt. Die Ergebnisse dieser sehr umfassenden Studie finden sich in der Tourismuskonzeption Land Bremen 2015 wieder, die die Deputation für Wirtschaft und Häfen im September 2009 beschlossen hat. Ein inhaltlicher Schwerpunkt der Konzeption und der zukünftigen Tourismusentwicklung sowie Förderung im Land Bremen ist das Thema „Bremen und Bremerhaven Städte am Fluss und am Meer.“ Die konkreten Ziele und Maßnahmen sind weiter unter Frage 1. a) ausgeführt.

Die Förderung dieser Maßnahmen wird unter Beachtung der Schutzanforderungen der Weser und der Uferzonen erfolgen und mit allen Akteuren abgestimmt. Die Weser ist in Bremerhaven und in Bremen bis zur Ochtummündung und einschließlich der Lesum als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) geschützt. Durch diese Schutzanforderungen sind touristischen Nutzungen, die mit baulicher Erschließung oder Lärm und erheblichen Störungen verbunden sind, Grenzen gesetzt. Auch nicht anlagengebundene Freizeitaktivitäten, wie Motorbootsverkehr, sind in einem mit den Schutzzwecken dieser Gebiete verträglichen Rahmen zu halten. Bei der derzeit laufenden Erarbeitung des Integrierten Bewirtschaftungsplans für die Unterweser und die Lesum (IBP Weser), die grenzüberschreitend mit Niedersachsen erfolgt, werden laufende Aktivitäten und vorhersehbare Projekte auf ihre Vereinbarkeit mit dem Naturschutz vorgeprüft und Entwicklungspotenziale herausgearbeitet. Dies geschieht mit intensiver Beteiligung aller Akteure und Interessensgruppen. Der IBP Weser soll Mitte 2011 im Entwurf vorgelegt werden.

- a) Sieht der Senat diese Zielsetzung als wesentliches oder prioritäres Handlungsfeld für Bremen und Bremerhaven, wenn nein, warum nicht?
- b) Welche konkreten Entwicklungspotenziale bietet nach Einschätzung des Senats die Weser einschließlich ihrer Uferzonen für die touristische Entwicklung der Stadt Bremen?

Die Stadt Bremen ist seit mehr als einem Jahrzehnt dabei, die Qualitäten als Stadt an einem großen Fluss wieder zu entdecken. Dies gilt insbesondere für die damit verbundenen Werte und Potenziale für Freizeit und Tourismus. Mit dem Ausbau der Weserpromenade in der Innenstadt, in Gröpelingen, in Vegesack sowie aktuell in der Überseestadt, dem Ausbau des Vegesacker Hafens zu einem Museums- und Freizeithafen sowie mit dem neuen Liegeplatz des Schulschiffes Deutschland wurde die Weser als Lebensader der Stadt und in ihren historischen Bezügen wieder erlebbar gemacht. Eine durch Umfragen bestätigte herausragende Stellung nimmt dabei die Umgestaltung der oberen und unteren Schlachte mit ihren vielfältigen Gastronomieangeboten und den Schiffen ein. Diese Projekte haben einen wesentlichen Beitrag zur Imageverbesserung und zur Steigerung der Übernachtungszahlen geleistet. Um die Weser noch intensiver erlebbar zu machen, sind folgende Maßnahmen im Rahmen der Tourismuskonzeption Land Bremen 2015 vorgesehen:

- Fertigstellung des Ausbaus der Weserpromenade von der Tiefer bis zum Weserstadion,
- Umgestaltung des Sport- und Segelboothafens am Osterdeich,
- Schiffsanleger an der Weser,
- touristische Nutzung der kleinen Weser im Bereich Teerhof,
- Ausbau der touristischen Schiffsverkehre auf der Weser (Weserfähre/Wassertaxi) und auf weiteren innerstädtischen Wasserwegen (z. B. Torfkanal, Bürgerpark),
- weiterer Ausbau des Europahafens mit touristischen Komponenten und Angeboten,
- Initiierung von Nutzungen mit touristischem Charakter in der Überseestadt und im Europahafen und im Bereich Weserbahnhof,
- Ausbau des überregionalen Radwegenetzes an der Weser und der Lesum.

Der Infrastrukturausbau soll durch ein Angebot von überregional wirksamen Veranstaltungen ergänzt werden. Auch hierbei soll das Thema Wasser eine größere Bedeutung erhalten. Veranstaltungen wie das Festival maritim in Vegesack oder Bremen maritim in der Innenstadt sind weiter zu entwickeln.

Das herausragende Tourismusprojekt in Bremerhaven ist das Entwicklungsgebiet Alter Hafen/Neuer Hafen, das aufgrund seiner Lage zwischen Weser und Innenstadt für die touristische Nutzung besonders geeignet ist. Mittlerweile ist das gemeinsam mit einer Gruppe privater Investoren entwickelte Projekt weitgehend realisiert.

Insgesamt umfasst das Tourismusressort „Havenwelten Bremerhaven“ das Klimahaus@ 8° Ost, das Atlantic Hotel Sail City mit der Aussichtsplattform, das Conference Center Bremerhaven, das Einkaufszentrum Mediterraneo, die Schleuse Neuer Hafen, die Lloyd Marina mit Schiffs Liegeplätzen und Boardinghaus, ein attraktives Wohnangebot am Wasser, das Deutsche Auswandererhaus@ Bremerhaven, den Zoo am Meer und das Deutsche Schifffahrtsmuseum mit Museumshafen und Technikmuseum U-Boot „Wilhelm Bauer“ als Kerninhalte. Die Havenwelten bieten damit im Zentrum der Stadt ein überaus attraktives touristisches Angebot.

Die zweite Phase des Projektes Alter Hafen/Neuer Hafen umfasst eine weitere touristische Aufarbeitung endogener maritimer Wirtschaftskompetenzen, die Schaffung zusätzlicher Übernachtungs-, Tourismus- und Büroangebote, die Fortsetzung der verkehrlichen Erschließung des Gebietes – einschließlich des öffentlichen Nahverkehrs – sowie weitere Infrastrukturmaßnahmen (wie z. B. Kajensanierungen, lastenfreie Herrichtung von Grundstücken, Sanierung des Verbindungskanals, Attraktivierung des Weser-Strandbades).

Das „Schaufenster Fischereihafen“ im südlich gelegenen Fischereihafen hat sich mit erheblichen öffentlichen und privaten Investitionen zu einer der wichtigsten touristischen maritimen Attraktionen in Norddeutschland entwickelt. Um auch in der Zukunft seine Attraktivität zu gewährleisten und weitere private Investoren zu gewinnen, sind die Modernisierung, der Ausbau und die Erweiterung des Angebotes notwendig.

Auch die im Norden der Stadt bestehenden Auto- und Container-Terminals sind in das Tourismuskonzept der Stadt Bremerhaven eingebunden. Insbesondere über den Hafenbus, den Container-Aussichtsturm, die Hafenrundfahrten, Stadtführungen aber auch durch das Besucherzentrum Lloyd Werft/Überseehäfen wird dieses imposante Wirtschaftspotenzial touristisch erschlossen. Eine gute Entwicklung hat auch das Bremerhavener Kreuzfahrt-Terminal genommen.

2. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Weser explizit als für den Tourismus wichtigen Standortvorteil zu nutzen und zu vermarkten?

Die Bremer Touristik Zentrale (BTZ) vermarktet die Stadt Bremen mit ihren touristischen Angeboten und Attraktionen unter folgenden vier Schwerpunkten: Bremen maritim – Bremen historisch – Bremen lebendig – Bremen geschäftlich.

Die Weser mit der Weseruferpromenade Schlachte, mit der Tiefer, dem Weserbahnhof, der maritimen Meile in Vegesack, den Schiffsverbindungen vom Martinianleger in die Häfen, nach Vegesack und nach Bremerhaven und vieles mehr sind die wichtigsten Bausteine der touristischen Vermarktung der letzten zehn Jahre gewesen. Auch zukünftig werden die maritimen Angebote ein zentraler Baustein der touristischen Vermarktung sein. Die Schlachte ist ganzjährig zu einer Attraktion für Besucher geworden. Die verschiedenen Angebote auf und an der Weser werden von Gästen sehr gut angenommen und genutzt. Ganzjährig finden Veranstaltungen an und auf der Weser statt wie z. B. der Bremer Achter Cup, die Badeinselregatta, Hafenrundfahrten, Fahrten nach Bremerhaven, der Schlachte Zauber, der Floh- und Kafenmarkt etc.

- a) Beabsichtigt der Senat, sich unter diesem Aspekt für eine nachträgliche Beteiligung am WfG-Projekt einzusetzen, wenn nein, warum nicht?

- b) Welche Vorhaben hält er gegebenenfalls konkret für geeignet?

Das Bemühen, jetzt noch nachträglich als Partner mit eigenem Budget in das Projekt Waterways for growth aufgenommen zu werden, wird nicht als erfolgsversprechend eingeschätzt.

Anträge auf nachträgliche Erweiterungen der Partnerschaft von INTERREG Nordsee-Projekten müssen von der bestehenden Projektpartnerschaft gestellt werden. Sie können nicht von potenziellen interessierten Partnern gestellt werden. Erfahrungsgemäß sind diese Anträge nur in zwei Fällen erfolgsversprechend:

1. Wenn in der Projektpartnerschaft für das Thema relevante Regionen/Nationalstaaten fehlen. Diese Lücke wird in der Regel von den Programmverantwortlichen bereits während der Antragsgenehmigung thematisiert oder aus der Projektpartnerschaft heraus zu einem sehr frühen Zeitpunkt angegangen.
2. Wenn aus dem Projektverlauf heraus deutlich wird, dass eine Kernkompetenz in der Partnerschaft fehlt, die durch Einbeziehung eines neuen Partners ergänzt werden kann.

Beide Voraussetzungen sind in dem beschriebenen Fall nicht gegeben.

3. Wie bewertet der Senat Entwicklung und Betrieb eines fahrplanmäßig zwischen touristisch relevanten Orten verkehrenden Wasserfahrzeugs als Beitrag zur Steigerung von Lebensqualität und Attraktivität der Stadt Bremen für Touristen?

Die Tourismuskonzeption Land Bremen 2015 hat einen Förderschwerpunkt im Bereich „Bremen maritim – Stadt am Fluss“. In dem Programm ist als eine Maßnahme, um die Weser nach intensiver erlebbar zu machen, der Ausbau der Schiffsverkehre auf der Weser durch eine Weserfähre oder ein Wassertaxi formuliert. Der Ausbau weiterer Schiffsanleger an der Weser ist als erforderliche infrastrukturelle Maßnahmen in der Konzeption ebenfalls genannt. Es besteht somit ein großes Interesse, dieses Thema weiter zu entwickeln. Bereits heute gibt es fahrplanmäßige, sehr gut von den Gästen der Stadt genutzte Schiffsverbindungen auf der Weser. Es besteht ein Interesse von privaten Betreibern, diese Verbindungen weiter auszubauen. Der Senator für Wirtschaft und Häfen ist hier mit verschiedenen privaten Partnern im Gespräch.

- a) Wäre ein solches Projekt in die WfG-Aktionsfelder „Steigerung der Lebensqualität durch Attraktivität“ oder „Wiederherstellung/-belebung von Wasserwegenetzen mit Fokus auf Chancen in Erholung und Tourismus“ integrierbar, wenn nein, warum nicht?

„Waterways for Growth“ (WfG) ist ein Projekt im Rahmen des INTERREG Nordseeraumprogramms. Das Projekt WfG ist ein Folgeprojekt der INTERREG-Projekte Canal Link (Projektpartner aus Bremen war der damalige Senator für Bau, Umwelt und Verkehr) und VNE – Voies navigables d’Europe – (Projektpartner aus Bremen war die BIS GmbH Bremerhaven Touristik). Das Projekt WfG ist ein eigenständiges neues Projekt, das in einer neuen EU-Förderperiode läuft und mit anderen inhaltlichen Schwerpunkten als das Vorgängerprojekt Canal Link arbeitet. In der Vorbereitung zum WfG-Antrag wurden alle Partner aus Canal Link und VNE kontaktiert. Bremen hat sich gegen eine Beteiligung an diesem Projekt entschieden, weil die inhaltliche Ausrichtung auf eine nachhaltige touristische Entwicklung und Nutzung von Wasserwegen mit Wirkung und Bedeutung für den Nordseeraum, für die Stadt Bremen kein vorrangiges Handlungsfeld darstellt.

- b) Wie bewertet der Senat die Chancen, für ein solches Projekt private Partner und Geldgeber zu gewinnen?

Schiffsverbindungen auf der Weser zwischen den touristischen Orten und Einrichtungen in Bremen und Bremerhaven müssen privat betrieben und finanziert werden. Der Senat kann die erforderlichen infrastrukturellen Rahmenbedingungen schaffen, Unterstützung bei Entwicklungsprozessen leisten, und sofern geeignet, über EU-Projekte Partner und Netzwerke aufbauen. Der eigentliche Betrieb wird aber von privater Seite realisiert werden müssen.

- c) Sieht der Senat die Chance, ein solches Projekt in der laufenden Förderperiode in das WfG-Projekt zu integrieren, wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu Frage 2. a) und b).

4. Wie hat das Land Bremen von der Teilnahme an den 2006/2007 ausgelaufenen EU-Projekten Canal Link und VNE-Voies navigables d'Europe“, aus denen das aktuelle WfG-Projekt hervorgegangen ist, profitiert?

- a) Welche konkreten Wirkungen haben diese Vorgängerprojekte an welchen Standorten entfaltet?

- Canal Link (INTERREG III B Nordsee)

Auszug aus der Broschüre „INTERREG III – Europäische Zusammenarbeit im Land Bremen – Dokumentation der abgeschlossenen Projekte der Förderperiode 2000 bis 2006 (Stand: April 2007)“:

Bis Mitte des letzten Jahrhunderts wurde in Bremen Torf aus dem Umland zum Heizen verwendet. Der Torf wurde in der Teufelsmoorregion gestochen und über das Kanal- und Flussnetz auf Booten in die Stadt befördert. Im Rahmen von Canal Link beteiligten sich Partner aus Bremen zusammen mit dem gleichberechtigten Partner Landkreis Osterholz-Scharmbeck an der Sanierung alter Torfkanäle und dem Ausbau alter Anlegeplätze – wie im Bürgerpark, in der Teufelsmoorregion oder in Ritterhude – die heute als Ausgangspunkte für Torfkahnfahrten genutzt werden. Auch die historischen Torfhäfen in Findorff und Osterholz-Scharmbeck wurden mit Unterstützung von Canal Link erneuert. Für die Bootsfahrten durch die alten Kanalsysteme wurden historische Torfkähne nachgebaut, auf denen heute die Besucher von Bremen ins Umland und zurück fahren können. Im April 2005 fuhren 19 nachgebaute Torfkähne von Worpswede über die historischen Torftransportwege nach Bremen und weihten den restaurierten Torfhafen in Findorff ein.

Für die Strecke Bremen–Teufelsmoor wurde ein Informations- und Beschilderungssystem konzipiert, um die lokale Bevölkerung und Besucher zu informieren. Darüber hinaus wurden mehrere Veröffentlichungen mitfinanziert, beispielsweise die regionale Imagebroschüre „Erlebnis Teufelsmoor“ oder die Wasserrouten-Karte.

Um die Bevölkerung vor Ort mit in den Planungsprozess der Sanierungsarbeiten einzubeziehen, entwickelte das INTERREG III B Nordseeraum-Projekt GeoShare ein Internetforum für Canal Link, in dem der Planungsprozess veröffentlicht wurde und das die Möglichkeit bot, über das Internet Stellungnahmen oder Anregungen abzugeben. Mit der Wiederbelebung der alten Wasserwege hat Canal Link einen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung der Stadt Bremen und ihres Umlands geleistet und gleichzeitig die Entwicklung von Tourismus und neuen Wirtschaftsaktivitäten gefördert. Darüber hinaus wurde die Zusammenarbeit zwischen dem Land Bremen und den umliegenden Gemeinden der Teufelsmoorregion gestärkt.

Die eingewobenen EU-Fördermittel wurden vorrangig für Infrastrukturinvestitionen bei der Sanierung und Neugestaltung der alten Torfwaterwege und -häfen sowie für Öffentlichkeitsarbeit und Gutachterleistungen verwendet.

- VNE (INTERREG III C)

Ziel des VNE-Projektes war die Förderung der nachhaltigen Entwicklung von europäischen Flüssen, Kanälen und Seen. Ein besonderer Fokus richtete sich auf die Themenbereiche Tourismus, Erholung und Bewahrung des historischen Erbes als Mittel zur Förderung städtischer und ländlicher Gebiete. Aktivitäten im Rahmen des Projektes:

1. Studien und Untersuchungen zu spezifischen Themen über Wasserwege mit Erholungscharakter und Wasserwege mit historischem Erbe und deren Rolle in der Regionalpolitik.

2. Workshops, Seminaren und Konferenzen mit Studienaufenthalten und Erfahrungsaustausch zwischen Partnern und anderen Organisationen, die Interesse hatten an der Entwicklung der Wasserstraßen Europas mitzuwirken. Zum Beispiel: Klassifizierung der europäischen Inlandswasserwege für Freizeitverkehre, Benchmark der Wasserwege in den neuen EU-Mitgliedsstaaten, ökologisches Potenzial der Inlandswasserwege. Weitere Informationen über das Projekt können der Website unter [www.vne-waterways.eu](http://www.vne-waterways.eu) entnommen werden. Das Projekt ist stark strategisch ausgerichtet und sollte insbesondere den Erfahrungsaustausch zwischen den Projektpartnern ermöglichen.

- b) Wie wirken sich Erfolge und Erfahrungen dieser Vorgängerprojekte gegebenenfalls auf die aktuellen WfG-Maßnahmen in Bremerhaven aus?

Die BIS GmbH Bremerhaven Touristik war nicht an dem Vorgängerprojekt Canal Link beteiligt. Die gute und erfolgreiche Projektpartnerschaft in VNE und das aufgebaute Netzwerk wirken sich positiv auf die Zusammenarbeit im aktuellen WfG-Projekt aus. Weitere direkte Wirkungen gibt es nicht.

- c) Wie bewertet der Senat die im Kontext von „Canal Link“ und „VNE“ in Bremen realisierten Maßnahmen mit Blick auf die Bewertung für mögliche künftige Nachfolgeprojekte und -programme der EU-Nordseeförderung?

Angesichts der Erfahrungen mit dem INTERREG III B Nordsee Projekt 'Canal Link', dem INTERREG III C Projekt 'Voies Navigables d'Europe' aber auch den Projekten der laufenden Förderperiode IV wird angestrebt, auch in Zukunft durch eine Beteiligung von Partnern aus dem Land Bremen Nutzen aus den INTERREG-Programmen zu ziehen. Bestehende Projektpartnerschaften und Kontakte stellen gute Voraussetzungen für zukünftige gemeinsame innovative Anträge dar.

Die Voraussetzungen – ob Ressourcen (Personal und Eigenmittel) in erforderlichem Maße vorhanden sind – müssen im Einzelfall überprüft werden. Die einzelnen INTERREG-Projekte führen nicht automatisch zu Nachfolgeprojekten. Die Anforderung an die Projekte innovativ zu sein kann auch dazu führen, dass ein bestimmtes Thema im Nordseeraum so weitgehend bearbeitet wurde, dass zunächst an der Verbreitung von Ergebnissen und der Umsetzung jeweils vor Ort gearbeitet werden muss, bevor neue Projekte zu weitergehenden Aspekten des Themas genehmigt werden.