

SCHLUSSWORT

HORST LINDE

Meine Damen, meine Herren, zum Abschluss unseres Colloquiums folgende kurz gefassten Anmerkungen:

Ich möchte darauf verzichten, einzelne Beiträge hervorzuheben, um nicht Gefahr zu laufen, andere ebenfalls wichtige Beiträge unerwähnt zu lassen, und möchte auch nicht versuchen, alle Beiträge einzeln zu würdigen.

Mein zusammenfassender, durchaus subjektiver Eindruck, in wenige Worte gefasst, ist folgender:

Wir haben auf der einen Seite viel Positives gehört – es wurde berichtet über viele neue Initiativen und Projekte, über viel wassertouristischen Enthusiasmus, auch von privater Seite, in Deutschland und in Polen – es ist uns wieder bewusst geworden, dass die Deutsche Wiedervereinigung und die Öffnung der Grenze nach Polen entscheidende Impulse für die Entfaltung von Wassertourismus gegeben haben – es wurde deutlich, dass das Wasser ein prägendes Element z.B. für das Land Brandenburg darstellt - wir haben etwas über die wirtschaftliche Relevanz des Wassertourismus, z.B. in Berlin und Brandenburg, über die Marktbedeutung, eine expansive Marktentwicklung und positive Zukunftserwartungen gehört – es wurde über laufend ausgeweitete grenzüberschreitende unternehmerische Aktivitäten berichtet – es wurde uns ein Eindruck von starken und vielfältigen Naturerlebnissen vermittelt.

Auf der anderen, negativen Seite mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass die bundespolitischen Rahmenbedingungen für ein Fortbestehen und eine Weiterentwicklung von Wassertourismus in Deutschland – der sich zu einem erheblichen Teil auf Bundeswasserstraßen abspielt – als ungünstig und besorgniserregend zu bezeichnen sind, so dass „nicht alles so weitergehen kann wie bisher“. Es drohen Sperrungen z.B. von Instandsetzungsbedürftigen, aber nicht mehr für eine Instandsetzung vorgesehenen Schleusen, damit faktisch einer ganzen Wasserstraße und damit der Zusammenbruch des Wassertourismus in dem betreffenden Revier. Hintergrund ist die vorgenommene Neu-Kategorisierung der Wasserstraßen, die vielen auch vom Wassertourismus genutzten Wasserstraßen die Rolle von „Nebenwasserstraßen“ zu weist und damit umfangreichere Instandsetzungen oder gar Neubauten ausschließt. Es geht hierbei, wie berichtet, nicht nur um Geldmangel, sondern um fehlendes Planungspersonal – wobei hier darauf hinzuweisen ist, dass der Bund diese Mangelsituation durch die Umstrukturierung der Wasserstraßenverwaltung selbst herbeigeführt hat. Ebenso wird eine angeblich unzureichende Wirtschaftlichkeit von entsprechenden Maßnahmen als Hinderungsgrund ins Feld geführt. Hierbei entsteht allerdings der Eindruck, dass das Kriterium „Wirtschaftlichkeit“ in unangemessener Weise gehandhabt wird, dringend einer Überprüfung

bedarf. Von verschiedenen Seiten war auch zu vernehmen, dass das Eintreten der Bundesländer für eine Änderung der bundespolitischen Rahmenbedingungen dringend intensiviert und koordiniert werden müsste.

Unsere Veranstaltung war insoweit von Licht und Schatten gezeichnet, und es ist schwierig zu entscheiden, ob das eine oder das andere überwiegt. Ich bin also nicht sicher, ob wir die von Herrn Ostwald eingangs formulierte Erwartung eines ausgewogenen Finanzierungsplans schon positiv bestätigen können.

Abschließend ein herzlicher Dank an die Übersetzer für ihre wie immer schwierige Arbeit, an die Vortragenden für ihre spannenden, anspruchsvollen und vielseitigen Beiträge, an die Diskussionsteilnehmer, Moderatoren und an alle Anwesenden für ihre engagierte Teilnahme. Das 19. Internationale Oder/-Havel-Colloquium ist damit geschlossen – wir hoffen, Sie zu gegebener Zeit zum 20. Colloquium an einem anderen Ort, zu einem anderen Thema einladen zu können.