

Interessenvertretung „Blaues Band“ + „Wassertourismuskonzept“ - Ein Zwischenstand

Die Planungen zum Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ gehen voran. In der zweiten Maihälfte veranstalten die beiden beteiligten Ministerien, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) in Berlin die zweite Statuskonferenz.

Nachdem das Bundeskabinett am 1. Februar 2017 das Bundesprogramm beschlossen hat, sollen jetzt die fachlichen Grundlagen, mögliche Handlungsoptionen sowie rechtliche und organisatorische Anpassungen vorgestellt werden. Die Änderung der Rahmenbedingungen wird jedoch nicht mehr in dieser Legislaturperiode stattfinden.

Erinnern wir uns noch einmal an den bisherigen Ablauf: Im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD war im Unterkapitel „Hochwasserschutz“ ein Bundesprogramm zur Förderung der Renaturierung von Fließgewässern und Auen vorgesehen. Am 23. September 2015 gaben BMUB und BMVI dann die Gründung einer interministeriellen Arbeitsgruppe bekannt und luden im Dezember des Jahres zu einer ersten Statuskonferenz nach Bonn ein.



Links zu den Original-Dokumenten finden Sie unter www.kycd.de in der Rubrik „Interessenvertretung“

Sowohl die Umweltministerin als auch der Verkehrsminister kündigten das Bundesprogramm als einen entscheidenden Schritt zur besseren Nutzung bestimmter Bundeswasserstraßen an.

Barbara Hendricks:

„Mit dem Bundesprogramm ‚Blaues Band‘ haben wir die Chance, die nicht mehr für die Schifffahrt gebrauchten Nebenwasserstraßen neuen gesellschaftlichen Aufgaben zuzuführen. Damit setzen wir neue Akzente in Richtung Naturschutz, Hochwasservorsorge, Freizeit und Erholung.“

Alexander Dobrindt:

„Deutschland hat eine einmalige Wasserlandschaft. Diesen Naturschatz wollen wir erhalten. Deshalb bringen wir das Bundesprogramm ‚Blaues Band‘ auf den Weg. Wir wollen Flüsse, Kanäle, Auen und Küstengewässer zu einem bundesweiten Biotopsystem verbinden.“



Die Wasserstraßen, von denen hier die Rede ist, sind jene, die das Verkehrsministerium in seinem „Wassertourismuskonzept“ vom Hauptnetz abgetrennt hat. Von ihnen sollen diejenigen mit starker touristischer Nutzung finanziell gefördert werden und erhalten bleiben. Diejenigen, denen das BMVI nur eine geringe Bedeutung beimisst, sollen hingegen für den Verkehr entwidmet werden und neuen Verwendungen zugeführt.

Zur Disposition stehen Bundeswasserstraßen mit einer Gesamtlänge von 2.800 Kilometern. Das sind mehr als ein Drittel des Netzes – siehe Abbildung nächste Seite.

Es ist jedoch nicht nur die gute Absicht, den allerdings sehr schlechten ökologischen Zustand vieler Gewässer endlich zu heben. Eine ausschlaggebende Rolle spielt vielmehr der miserable Erhaltungszustand vieler Wasserbauwerke.

Um das Netz in seiner heutigen Länge zu erhalten, wären in den nächsten zehn Jahren für Wasserbauwerke Ersatzinvestitionen in Höhe von 6,6 Milliarden Euro erforderlich. Der Betrag verteilt sich auf Schleusen und Hebewerke mit 4,0 Milliarden Euro, auf Wehre mit 1,2 Milliarden Euro und auf Düker, Pumpwerke und Brücken mit 1,4 Milliarden Euro. Darin sind die Kosten für Instandsetzung und



Foto: WSA Kiehl-Holtmann

Der Ausbau des NOK wird teuer!

Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals noch nicht einmal enthalten.

Allein 443 Schleusen sind an Bundeswasserstraßen zu erhalten. Viele von ihnen hätten längst erneuert werden müssen. Wasserbauer gehen davon aus, dass bei normaler Unterhaltung die durchschnittliche Nutzungsdauer von Schleusen, Wehren und Düchern 80 Jahre beträgt. Diese Zeit ist bei vielen Bauwerken längst überschritten.

An den Nebenwasserstraßen ist die Lage noch dramatischer. Dort beträgt der Altersmittelwert der Schleusen 105 Jahre, der der Wehre 75 Jahre.

Altersstruktur im Gesamtnetz	älter als 40 Jahre	älter als 80 Jahre
Schleusenanlagen	ca. 85 %	ca. 45%
Wehranlagen	ca. 75%	ca. 25%
Düker	ca. 50%	ca. 25%





Die Finanzmittel für den Abbau der Erhaltungsrückstände kann oder will der Bund nicht aufbringen. Politiker von CDU/CSU, SPD und Grünen sind sich einig, dass die erforderlichen 6,6 Milliarden Euro nicht zur Verfügung gestellt werden.

Vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, dass das BMVI einen Teil der Bundeswasserstraßen loswerden möchte. Es hat zudem eine Priorisierung seiner Maßnahmen vorgenommen. Sie lautet: „Erhaltung vor Ausbau vor Neubau“.

Für die im „Wassertourismuskonzept“ aus dem Hauptnetz ausgeschiedenen Gewässer soll es künftig einen eigenen Haushalt geben. Nach Angaben des BMVI soll er circa 65 Millionen Euro pro Jahr betragen. Angesichts der für die Erhaltung erforderlichen Mittel liegt ohne weiteres auf der Hand, dass die gesamten 2.800 Kilometer des Nebennetzes damit nicht unterhalten werden können. Das BMVI will diese Mittel deshalb entsprechend der Bedeutung der einzelnen Gewässer vergeben. Ein Blick in die Karte zeigt, dass ausschließlich Gewässer in Mecklenburg-Vorpommern, in Berlin und in Brandenburg von ihm als wichtig angesehen werden. Die Zukunft dieser Reviere dürfte gesichert sein.

Für die Gewässer am anderen Ende der Skala sieht die Zukunft hingegen düster aus. Man kann davon ausgehen, dass Wasserbauwerke dort solange betrieben werden, wie es geht, und dass dann die Stilllegung erfolgen soll, wenn die Abgabe an einen anderen Betreiber misslingt. Die nur vorübergehend unterbrochene, aber noch nicht beendete Kon-

troverse um den weiteren Betrieb der Gieselausschleuse ist hierfür beispielhaft.

Wird die Durchgängigkeit eines Gewässers eingeschränkt, weil zum Beispiel Yachten eine Schleuse nicht mehr passieren können, Kanuten sie aber umtragen, so spricht das BMVI von der „Absenkung des Infrastrukturniveaus“. Eine Absenkung des Infrastrukturniveaus kündigt sich in mehreren Revieren an, ohne dass schon gesagt werden könnte, welche Folgen das von Fall zu Fall für den Wassersport haben wird.

Gewässer, auf denen es nach Meinung des BMVI kein ausreichendes Verkehrsaufkommen mehr gibt, sollen schließlich für den Verkehr entwidmet werden und vollständig für die Renaturierung zur Verfügung stehen. Solche Gewässer sind vom BMVI bisher nicht ausgewiesen worden. Im Rahmen der Arbeiten zum Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ wurde allerdings eine Gewässerlänge in der Größenordnung von gut 1.400 Kilometern genannt. Bei rund 350 Kilometern wird die Ausführung von Renaturierungsmaßnahmen in einem konkreten Zeitrahmen angestrebt.

Auf Grund der unterschiedlichen Zukunftsaussichten für die einzelnen Reviere wird man davon ausgehen müssen, dass es auf die ministeriellen Vorhaben keine einheitliche Reaktion der Wassersportler, ihrer Vereine und Verbände mehr geben wird. Damit ist zu befürchten, dass in gefährdeten Revieren der für die Sicherung ihres Bestands nötige öffentliche Druck nicht aufgebaut werden kann.



Foto: Gabriele Planthaber / pixelio.de

Die Krückkau: Befahren mit Sportbooten bald nicht mehr möglich?

Der Vorstand des KYCD hat den Handlungsspielraum unseres Clubs analysiert und das Ergebnis auf der Mitgliederversammlung zur Diskussion gestellt. Um unsere bescheidenen Kräfte nicht zu verzetteln, wird der KYCD sich auf ein Großgebiet konzentrieren. Wir werden uns praktisch dafür einsetzen, dass die Unterelbe mit ihren Nebenflüssen sowie die Eider mit dem Gieselaukanal erhalten bleiben.

Der Eider wurde vom BMVI eine „mittlere Bedeutung“ zugemessen, dem Gieselaukanal und den Nebenflüssen der Elbe eine „geringe“ oder „sehr geringe“. Diese Einstufungen bewirken, dass für die dauerhafte Erhaltung keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stehen werden.

Das BMVI verkennt aber bei der Klassifizierung dieser Gewässer deren tatsächliche Bedeutung für Segler und Motorbootfahrer. Es tut das, weil es jedes in der Anlage I zum Bundeswasserstraßengesetz aufgeführte Gewässer einzeln bewertet hat. Die schon im letzten Jahr von uns veröffentlichte Kritik an diesem Verfahren trifft nach wie vor zu:

Die kleinen Nebenflüsse der Elbe jeweils für sich zu bewerten, verkennt ganz und gar, dass sie mit der Elbe ein zusammenhängendes Revier bilden. Von einigen großen Yachthäfen, zum Beispiel denen von Wedel und Cuxhaven, abgesehen, befinden sich Häfen und Liegeplätze seit eh und je im Bereich der Tideelbe nicht am Hauptstrom, sondern in den Mündungsbereichen der Nebenflüsse und in den an ihnen liegenden Kleinstädten.



Foto: Hans-Werner Schultz / pixelio.de

Wie lange noch schiffbar?
Die Eider bei Rendsburg.



Yachten, die am schleswig-holsteinischen Ufer in den Häfen der Pinnau- und der Krückaumündung liegen, oder Yachten, die auf der niedersächsischen Seite ihren Heimathafen an der Schwinge haben, sind regelmäßig auf der Elbe anzutreffen. Wird die Unterhaltung der Nebenflüsse für den Verkehr aufgegeben, so wird ein beachtlicher Teil des Wassersports auf der Elbe beseitigt.

Ähnliches gilt hinsichtlich der Eider für den Gieselaukanal. Sollte der Kanal unpassierbar werden, weil die Schleuse doch für baufällig erklärt und stillgelegt wird, so wäre die Eider als Weg zwischen Nord- und Ostsee zerstört.

Funktional zusammenhängende Wasserstraßen müssen nach Auffassung des KYCD einheitlich bewertet werden, denn nur das ergibt ein angemessenes Ergebnis.



Die Zukunft ist alles andere als sicher: Die Schleuse mit Klappbrücke am Gieselaukanal.

In den kommenden Monaten wird sich der KYCD für eine Neubewertung nach dieser Maßgabe engagieren.