



Bundeswasserstraßen

Die Nebenflüsse der Unterelbe – Kandidaten für die Stilllegung

Nach dem „Wassertourismuskonzept“ des Bundesverkehrsministers sollen Wasserstraßen von rund 2.800 Kilometer Länge personell, organisatorisch und finanziell vom „Hauptnetz“ abgekoppelt werden. Ein in Aussicht gestellter eigener Haushalt für diese Gewässer wird nicht ausreichen, um die in Jahrzehnten aufgelaufenen Erhaltungsrückstände an Schleusen und anderen Wasserbauwerken aufzufangen. Auch die beabsichtigte Gebühr für Sportboote wird daran nichts ändern. Wie die Zukunft vieler Wasserstraßen aussieht, ist deshalb ungewiss. Das Verkehrsministerium will nur einen Teil von ihnen als „Freizeitwasserstraßen“ für größere Fahrzeuge unter Segel und Motor erhalten. Ein anderer Teil soll nur noch von muskelbetriebenen Booten genutzt oder völlig renaturiert werden. Für die Nebenflüsse der Unterelbe stehen die Chancen schlecht, dauerhaft für den Verkehr unterhalten zu werden.

Die Entscheidung über Erhalt oder Rückbau – das Ministerium nennt das: „Absenkung/Anpassung des Infrastrukturstandards“ – erfolgt auf der Grundlage einer Kategorisierung der Gewässer. Welche Gewässer für den Verkehr erhalten bleiben und welche nicht, ist für das Verkehrsministerium eine Frage der Wirtschaftlichkeit des Betriebs. Für die „Freizeitwasserstraßen“ wird ein

Finanzierungskreislauf angestrebt, in den der Bund möglichst wenig Geld zusätzlich einfließen lassen will. Deshalb heißt es: „Investitionen sollten vor allem in die Reviere mit hoher bzw. sehr hoher touristischer Bedeutung gelenkt werden, ...“

Die touristische Bedeutung der Nebenflüsse der Elbe stuft das Verkehrsministerium als „gering“ oder „sehr gering“ ein. Das sind die beiden niedrigsten Kategorien des Klassifikationsschemas, und so ist kaum zu erwarten, dass ausreichende Mittel für die Erhaltung zur Verfügung gestellt werden. Da die Erhaltung von Schleusen an niedrig eingestuften Gewässern nicht überall beabsichtigt ist, kann als schlimmster Fall angenommen werden, dass Häfen von der Elbe abgeschnitten werden, wenn in späteren Jahren reparaturbedürftige Sperrwerke aus Kostengründen durch Siele ersetzt werden. Sicherlich trifft es zu, dass die Nebenflüsse der Elbe einzeln kein besonders großes Potential für den Wassertourismus besitzen. Ist das jedoch das richtige Kriterium für die Bewertung ihrer Bedeutung?

Die kleinen Nebenflüsse der Elbe jeweils für sich zu bewerten, erkennt ganz und gar, dass sie mit der Elbe ein zusammenhängendes Revier bilden. Von einigen großen Yachthäfen, zum Beispiel denen von Wedel und Cuxhaven, abgesehen, be-



finden 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. 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. Statt solche funktionalen Zusammenhänge zu berücksichtigen, richtet sich das Verkehrsministerium bei der Abgrenzung der Reviere aber wohl nur danach, ob ein Gewässer in der Anlage 1 zum Bundeswasserstraßengesetz mit einer eigenen Ordnungsnummer aufgeführt ist.

Wird die Unterhaltung der Nebenflüsse für den Verkehr aufgegeben, so wird ein beachtlicher Teil des Wassersports auf der Elbe beseitigt. Funktional zusammenhängende Wasserstraßen müssen nach Auffassung des KYCD einheitlich bewertet werden, denn nur das ergibt ein angemessenes Ergebnis.