

Themenmeer am Weserwehr

Die Runde im kleinen Konferenzsaal über dem schäumenden Wasser des Weserwehrs wird immer größer: 28 Teilnehmer absolvierten beim diesjährigen Gesprächskreis Sportschiffahrt des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Bremen (WSA) ein strammes Programm. Die Themen reichten vom Baustand der Schleuse Otterndorf im Hadelner Kanal bis zu den Neubauplänen für die Cäcilienbrücke in Oldenburg. Selbst bei Streitthemen wie fehlenden Pricken im Wattenmeer blieb es sachlich in der Runde.



Großes Interesse an brisanten Themen: 28 Teilnehmer absolvierten beim diesjährigen Gesprächskreis Sportschiffahrt des WSA Bremen ein strammes Programm. (Foto: Kolling)

Dr. Torsten Stengel hat zum letzten Mal in seiner Funktion als Leiter des WSA Bremen eingeladen. Die Nachricht sorgt nicht wirklich für Erstaunen, weil alle in der Runde wissen, dass die Strukturreform des Bundes Stengel jetzt zum Leiter des viel größeren WSA-Bezirks Weser-Jade-Nordsee gemacht hat. In Bremen wird ihm Simone Müller nachfolgen. Von vormals 39 Ämtern sind jetzt durch Zusammenlegungen nur noch 17 bundesweit übrig. Dem entsprechend wird sich praktisch im kommenden Jahr wahrscheinlich wohl nur der Absender auf dem Briefkopf der Einladung ändern. Der Austausch auf Augenhöhe soll erhalten bleiben – wohl auch, weil sich der Gesprächskreis als Informationsplattform zwischen den Vereinen und Verbänden einerseits und den WSA-Vertretern als Organisatoren einer geordneten Schifffahrt bewährt hat.

So beruhigt Dr. Torsten Stengel auch gleich noch, dass die Ansprechpartner beim WSA für die Wassersportler dieselben bleiben wie bisher. Nur sei die Organisation jetzt von vormals zehn in vier große Fachbereiche aufgeteilt. Zauberdinge sind aber wohl durch die Neuorganisation erst einmal nicht zu erwarten. Stengel erinnert daran, dass in den Wasserstraßenverwaltungen in den vergangenen dreißig Jahren insgesamt 5000 Mitarbeiter abgebaut worden seien: „Gleichzeitig hat man uns immer mehr Aufgaben übertragen. Da konnten wir nur priorisieren und sind den Aufgaben eigentlich immer nur hinterher gehechelt.“ In der neuen Struktur werde man die Aufgaben durch Synergieeffekte langfristig besser umsetzen können, aber der Prozess des „Einschwingens“ auf die neue Struktur werde etwas Zeit in Anspruch nehmen. Stengel: „Wir wollen in Zukunft ein moderner Dienstleister sein.“

Nach den Einführungsworten geht es gedanklich schnell nach Oldenburg: Die Cäcilienbrücke lässt sich nicht mehr reparieren und muss neu gebaut werden. Stengel berichtet von massiven Betriebsstörungen schon bei Außentemperaturen ab zwanzig Grad Celsius. Man habe viel Zeit und Geld in die Wartung investiert, aber festgestellt, dass sich die beiden Türme bei Wärmeeinstrahlung praktisch aufeinander zu bewegten. Andreas Kahnwald vom WSA informiert dann auch mittels Schaubildern über den Einbau einer Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer. Die Notlösung soll noch in diesem Jahr über die Hunte gelegt werden. Mit dem Provisorium müssen auch die Wassersportler wohl mindestens vier Jahre leben. Die Durchfahrts- höhe soll 4,80 Meter bei mittlerem Hochwasser betragen. Als Neubau wird momentan eine Hubbrücke über die Hunte geplant.

WSA Gesprächskreis Sportschiffahrt: Brückenneubauten, Durchfahrts- höhen, Naturschutzgebiete, Baggereinsätze, Schleusenöffnungen und Bepri- ckung auf der Agenda

Beim Thema Durchfahrts- höhen kommt die Runde schnell auf die digitalen Höhenanzeiger an den Weserbrücken. Sie sollen wieder durch Pegel-Latten ersetzt werden, wie an der Werderbrücke schon passiert. Der Austausch an der Eisenbahn- und an der Stephanibrücke steht noch an. Für die Schleusenanlage am Weserwehr bekommen die Wassersportler die gute Nachricht übermittelt, dass die kleine Kammer schon seit dem vierten April wieder ganz normal den Dienst aufgenommen hat. Das dürfte hier zu einer deutlich entspannten Situation für den Wassersport führen.

Andreas Kahnwald vom Nautischen Büro des WSA widmet sich dann der Geschichte der Naturschutzgebiete im Weserrevier von ihren Anfängen in der 1980er Jahren bis heute. Eigentlich sei schon 1982 die Flora-Fauna-Habitat-Verordnung von der EU ausgerufen worden. Die sogenannte FFH-Richtlinie sah alle Meldungen und Ausweisungen von schutzwürdigen Gebieten in ganz

Europa binnen sechs Jahren vor. Die Realität sah dann anders aus, mit Deutschland als eher trüdelndem Schlusslicht in diesem Verfahren. Die Ausweisung in den Abstufungen FFH-, Landschafts- oder Naturschutzgebiet habe die Richtlinie der EU aber nicht vorgeschrieben, genau so wenig die genaue Grenzziehung, so Kahnwald. So ende das neue Naturschutzgebiet Tideweser immer allein schon aus Gründen der Deichverteidigung eben am Deich. Praktisch schafft aber auch das Probleme, wie beim Sportboothafen Großensiel zu beobachten, so Dr. Werner Halle über die Probleme der Sporthafengemeinschaft in Nordenham. Deren Stichkanal auch zum Gemeindehafen sei eigentlich Naturschutzgebiet und dürfe nicht bebaggert werden.

Grinsen in der Runde und ein Zwischengemurmel: „Der Bagger ist für nächste Woche bestellt.“ Dazu gibt es die allgemeine Information, dass Baggergutproben ein Vierteljahr vor dem Baggereinsatz beim WSA Bremerhaven abzugeben sind. Dort werden sie dann auf mögliche Schadstoffbelastung überprüft, was den weiteren Umgang mit dem Baggergut bestimmt. Die sogenannte Kleinstmengenregelung für die Häfen gibt es demnach nicht mehr. Die Anträge braucht es auch für den Einsatz von Spülern, so Joachim Niezgodka vom WSA Bremerhaven: „Stellen Sie die Anträge für das nächste Jahr im Herbst. Wir machen alles möglich, aber Sie müssen sich frühzeitig melden.“

Kahnwald berichtet dann weiter über das Naturschutzgebiet Tideweser, durch das „mit Sicherheit“ auch der Yachthafen Juliusplate Probleme bekomme. Sandstedt sei hingegen als Vogelschutzgebiet weniger betroffen. Andreas Kahnwald grundsätzlich zu den Einschränkungen für die WSA-Flotte: „Wir als Bundesbehörde dürfen momen-

tan so noch fahren, werden aber bei künftigen Maßnahmen erst einmal die Unteren Naturschutzbehörden fragen müssen, ob wir dort mit unseren Schiffen unterwegs sein dürfen.“ Man könne sich vorstellen, dass das WSA in seinen Stellungnahmen zur geplanten Unterschutzstellung nicht dafür gewesen sei, dass eine Fahrrinne Naturschutzgebiet werde. Die Eigentümer und Bewirtschafter des Flussreviers wurden einfach überstimmt. Kahnwald: „Interessanterweise hat Niedersachsens Umweltminister Olaf Lies sich aber sehr dafür eingesetzt, dass Brake und Blexen mit ihren Häfen nur den Status als Landschaftsschutzgebiet behalten, genauso wie Berne und Lemwerder mit den Werften.“

Nach Kahnwalds Informationen plant nun auch die Wesermarsch ein Naturschutzgebiet, das die Hunte inklusive Hunte-Kanal bis zur Mündung in Elsflth umfasst – trotz aller Planungen für Strombaustellen in dem Hunte-Städtchen. Auch die Planungen für ein Naturschutzgebiet Untere Wümme beim Landkreis Osterholz seien weit gediehen – mit der Grenze zum Bremer Schutzgebiet auf der Flussmitte. Zum Thema Wümme gibt es auch noch die Nachricht, dass deren Unterhaltung und Eigentum wohl binnen eines Jahres komplett von Bremen an den Bund und damit an das WSA fallen soll. Damit würde die Wümme wie die Lesum eine Bundeswasserstraße.

Zum Hadelner Kanal kommt vom Fachverband Segeln Bremen (FSB) die Frage, wann die neue Otterndorfer Schleuse eigentlich betriebsbereit sein soll: Im April 2022, lautet die Antwort. Die alte Schleuse ist heute schon gesperrt. Das bedeute für viele Wassersportler aus den Flüssen eine beschwerliche Umrundung Cuxhavens mit Fahrt über das offene Meer, klagen Benno Wiemeyer vom Landesverband Motorbootsport Niedersachsen (LMB) und Peter Renken von Soltwaters unisono. Renken: „Umso wichtiger ist es jetzt, die Betonung im Wurster Arm in Ordnung zu bringen. Die Tonne Spieka fehlt komplett, obwohl sie noch auf den Seekarten verzeichnet ist. Viele, die jetzt hier fahren, sind in dem Revier nicht zu Hause und können dort leicht die Orientierung verlieren.“

Joachim Niezgodka vom WSA Bremerhaven kontert aber Renkens Kritik, was fehlende Pricken auf dem Wattfahrwasser Weser-Elbe angeht: „2018 war dort alles in Ordnung, davon habe ich mich selbst draußen überzeugt.“ Natürlich sei es zum Ende einer Saison nicht ausgeschlossen, dass Pricken angebrochen oder ausgerissen seien. Renken sieht das ein, schlägt als Alternative zu den Birkenstämmen eine durchgehende Betonung wie in den niederländischen Wattgebieten vor – inklusive Radarreflektoren, wenn man als Wassersportler mal vom Nebel erwischt werde.

Eine Tonne mehr gibt es jedenfalls schon im Revier: Joachim Niezgodka stellt die Tonne 52 Alpha vor. Standort: Direkt vor Bremerhavens Skyline am Weserstrandbad. „Damit kann man dort dann die Kurve eleganter ausfahren.“ (Volker Kolling)