

Eine Flut von Fragen und Antworten

Der Gesprächskreis Freizeitschiffahrt Mitte März musste Corona-bedingt ausfallen. Die schriftlich eingereichten Fragen der Sportschiffer hatten die einzelnen Fachabteilungen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Weser-Jade-Nordsee (WSA) aber zu diesem Zeitpunkt schon bearbeitet. Andreas Kahnwald, der Leiter des Nautischen Büros im WSA am Standort Bremen, referiert deshalb im Corona-korrekten Vier-Augen-Gespräch die Fragen und Antworten.

Zum Stand der Weseranpassung hat es gleich zwei Fragesteller gegeben. WSA-Projektleiter Ulrich Günther berichtet zur Nachfrage nach der Strömungsentwicklung schriftlich, dass die entsprechenden Gutachtermodelle von 2011 im neu aufgenommenen Planfeststellungsverfahren aktualisiert werden. Er stellt aber nicht in Aussicht, dass man zu anderen Einschätzungen als vor neun Jahren kommen wird. Heißt übersetzt, die Entwicklung der Strömungsgeschwindigkeit wird als nicht kritisch eingestuft. Auf die Frage, ob auch der Bau eines Abschlussdeiches vor der Containerkaje als Alternative zur Weservertiefung geprüft worden sei, kommt von Günther ein schlankes „Ja“. Ob das gerade im Bundesrat verabschiedete Maßnahmenbeschleunigungsgesetz Auswirkungen auf das Verfahren haben wird, kann Günther noch nicht sagen: „Dafür ist das Gesetz noch zu frisch.“ Ausgeschlossen werden Auswirkungen auf den Status des Niedersächsischen Wattenmeeres als Weltkulturerbe durch die Vertiefung.



Stand dem Sportschiffer Rede und Antwort: Andreas Kahnwald, Leiter des Nautischen Büros im WSA am Standort Bremen. (Foto: Kölling)

Corona-bedingt musste der Gesprächskreis Freizeitschiffahrt ausfallen, im Gespräch mit dem Sportschiffer hat das WSA Weser-Jade-Nordsee die schriftlich eingereichten Fragen der Sportschiffer jetzt beantwortet und näher erläutert.

Bremerhaven dazu. Damit dürfen Segler in diesem Weserabschnitt nicht kreuzen, sondern müssen außerhalb des Tonnenstrichs das Gebiet praktisch umfahren.

Die Oldenburger Cäcilienbrücke von 1927 ist bald Geschichte. Seit dem 24. April hat eine vom WSA gebaute Behelfsbrücke für Radfahrer und Fußgänger den Betrieb aufgenommen – ein imposanter blauer Stahlbalken über der Hunte.

Der anstehende Neubau soll sogar einen ganzen Meter mehr Kopffreiheit bringen. In einem nächsten Schritt wird dieser Tage der Schwimmkran „Triton“ aus den Niederlanden vor der alten Brücke auf Position gehen.

Was noch einmal betont wird: Der Weserabschnitt zwischen Bremen und Brake wird nicht mehr geplant. Wer zu dem Thema weitergehende Fragen hat, kann diese an folgende E-Mail-Adresse formulieren: tom.koch@wsv.bund.de.

Die Allgemeinverfügung zu den Befahrensregeln der Weser zwischen Geestemündung und dem Ende des Containerterminals in Bremerhaven sind nicht mehr zu kippen. Einem Widerspruch dagegen ist nicht stattgegeben worden, schreibt Jörn Karweit vom Nautischen Büro beim WSA am Standort



Gestützt auf mehrere Pontons kann der Kran dann bis zu 300 Tonnen tragen. Genug, um laut Kahnwald die alte Brücke aus ihren Lagern zu heben. Angepeilt für die Aktion ist der 9. Mai – ohne Gewähr.

Kite-Surfer bekommen an der gesamten Küste feste Strände für ihr Hobby zugewiesen. Die sogenannten Kitesurf-Zonen hat jetzt die Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer ausgewiesen. Der Ordnung halber betont Andreas Kahnwald aber, dass das Bundesverkehrsministerium die Kiterstrände noch offiziell bestätigen muss – was aber wohl eher eine Formsache ist. An der östlichen Außenweserküste zwischen Bremerhaven und Cuxhaven sind vier Zonen ausgewiesen: Wremen, Dorum, Spieka-Neufeld und Cuxhaven. Gegenüber im Westen in Burhave gibt es eine Kiterzone, dazu an der Jade bei Hooksiel und Horumeriel. Die Situation an der Küste und auf den Inseln: Wangerooge bekommt zwei Kiterplätze, Carolinensiel und Benseniel jeweils einen, Langeoog und Baltrum bekommen je einen Kiterstrand, Norderney zwei, Norddeich einen und Juist einen.

Landschaftsschutzgebiet oder Naturschutzgebiet? Das WSA ist gebeten worden, den Sportbootfahrern doch bitte noch einmal den Uferstatus links und rechts der Weser zu erläutern. Andreas Kahnwald nennt zuerst

die westlichen Uferbereiche der Weser, die von Niedersachsens Landesregierung „nur“ den Schutzstatus eines Landschaftsschutzgebietes bekommen haben: Das sind im Prinzip die Wertstandorte von A&R, Lürssen, Fassmer, die Braker Hafen- und Wasserflächen, Nordenham und Blexen. Die komplette andere Weserseite und die Abschnitte dazwischen sind wie auch der Elsflether Sand als Naturschutzgebiete ausgewiesen. Kahnwald: „Das hat aber ausdrücklich keine Auswirkungen auf die Schifffahrt. Auch die Strände dürfen betreten werden. Zur Schweiburg oder in den Warflether Arm darf man weiterhin einfahren und natürlich auch die Sportboothäfen besuchen.“ Seit dem 14. März 2015 schon sei auch die Luneplate Naturschutzgebiet. Seit 2019 ist die Hunte komplett Landschaftsschutzgebiet ohne jegliche Einschränkungen für die Schifffahrt. Die Wümme hingegen ist als Niedersächsisches Naturschutzgebiet höher eingestuft.

Kahnwald: „Was sich für die Vereine in Naturschutzgebieten ändert ist, dass sie jetzt etwaige Bauanträge nicht mehr bei uns, sondern bei den jeweiligen Unteren Naturschutzbehörden stellen müssen, die meist bei den Landkreisen angesiedelt sind.“

Eine Frage zur Eisenbahnbrücke Oldenburg hat das WSA an die DB Netze weitergeleitet. Von dort sei die Auskunft gekommen,

wald: „Dort ist es auch kein Tabu, Brücken anzufassen. Die Maßgabe ist, dass bald Schiffe mit zwei Lagen Containern durchfahren können, was eine Mindestdurchfahrts Höhe von 5,25 Metern bei maximalem Wasserstand nötig macht.“ Das Großprojekt wird voraussichtlich einen dreistelligen Millionenbetrag kosten. Hintergrund für das Projekt Ausbau Küstenkanal ist, dass in der EU-Kommission das Potential des Küstenkanals als wichtige maritime Ost-West-Achse erkannt worden sei.

Die Frage zum Hadelner Kanal beantwortet Kahnwald stellvertretend für die Kollegen vom Niedersächsischen Landes-Eigenbetrieb NLWKN, die den Bau der neuen Schleuse zur Elbe in Otterndorf eigentlich betreuen: „Wir haben von dort nur die Infor-

drei Jahre vom BSH per Flugzeug auf ihre Tiefe gepeilt werden. In der Stellungnahme von Inge Koppe aus Bremerhaven stellt sich das tatsächliche Peilwesen noch etwas anders dar als von Renken beschrieben: Die Fahrwasser werden durch die WSA-Schiffe gepeilt, Tonnen ausgelegt und deren Koordinaten erfasst. Daraus werden umgehend Peilpläne erstellt, die das WSA auf Anfrage auch kostenlos zur Verfügung stellt (Anfragen an: inge.koppe@wsv.bund.de). Die Daten werden zur weiteren Verwendung aber ohnehin an das BSH weitergegeben, so Koppe. Die Pricken werden ebenfalls vom WSA Weser Jade Nordsee gesteckt anhand des auflaufenden Wassers. Ihre Positionen werden festgehalten und ebenfalls dem BSH mitgeteilt. Nur Bereiche, in denen das Peilen technisch nicht



Die Oldenburger Cäcilienbrücke von 1927 ist bald Geschichte. Seit dem 24. April hat eine vom WSA gebaute Behelfsbrücke für Radfahrer und Fußgänger den Betrieb aufgenommen – ein imposanter blauer Stahlbalken über die Hunte. (Foto: Kahnwald)

mation, dass die Schleuse 2022 fertig werden soll. Mit ihrer Inbetriebnahme soll dann das tideunabhängige Schleusen möglich werden.“

Den Sachstand zum Blauen Band der Unterweser hat der Diplombiologe Jürgen Lange vom WSA-Standort Bremerhaven. Gerade jüngst ist hinter Harriersand im rechten Nebenarm der Weser wieder baggert worden. Lange: „Anvisiertes Ziel ist die dauerhafte Offenhaltung als durchströmter Nebenarm zur Stärkung seiner ökologischen Funktionen durch Wiederherstellung von aquatischen Tidelebensläufen.“ Das von ihm beauftragte Ingenieurbüro DHI-WASY arbeitet gerade an einer Studie, mit der auch der künftige Unterhaltungsaufwand des Werkes hinter Harriersand festgeschrieben werden soll.

Wattfahrter Peter Renken hat dann mit seinen Anmerkungen zum Peilwesen in den Wattfahrwassern gleich drei WSA-Standorte beschäftigt: Bremerhaven, Wilhelmshaven und Emden. Renken hatte angefragt, ob man nicht die Zuständigkeit für die Kaiserbalje und das Wattfahrwasser von Spiekeroog einer Behörde zuordnen könne. Erwa bei der Kaiserbalje gehöre der erste Teil zum WSA Bremerhaven, der Rest zu Wilhelmshaven. Bei Spiekeroog ist das laut Renken ähnlich mit dem WSA Wilhelmshaven und dem WSA Ems-Nordsee in Emden. Renken geht es um die Vermessung und Bezeichnung der Fahrwasser aus einer Hand. Und darum, dass Prickenwege nach seiner Recherche nur alle

machbar ist, würden alle zwei Jahre per Laserscan vom Flieger aus erfasst, so die Leiterin des Peilwesens beim WSA Weser Jade Nordsee. Frank Heinemann, betont, dass nach dem Grundauftrag der Wasserstraßenverwaltung aus dem Fachkonzept Nordwest Gewässervermessung Prickenwege überhaupt nicht gepeilt werden müssen, sondern allein die betonnten Fahrwasser: „Wenn Kapazität vorhanden ist, werden diese aber auch mal mit aufgenommen.“ Für das WSA Ems-Nordsee in Emden hält Lars Stederth aber eine andere Praxis fest: So würden die besprickten Wattfahrwasser seit diesem Jahr einmal jährlich durch Hin- und Rückfahrt peiltechnisch erfasst und die Peilpläne auch veröffentlicht. Dabei erfasst das Peilboot „Norderney“ ausdrücklich auch das komplette Spiekerooger und Harlesieler Wattfahrwasser. Für Nachfragen zur Lage in den Wattgebieten hat das WSA Emden außerdem mit Schiffsführer Baalman einen festen Ansprechpartner auch für die Sportschiffahrt.

Keine Pricken ausgebracht hat bisher das WSA Weser Jade Nordsee. Mit dieser schlechten Nachricht (Stand 17. April) schließt Andreas Kahnwald das Briefing. Und auch dafür tragen die Auflagen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie die Verantwortung. Kahnwald: „Die Leute wären da auf den Booten zu eng beieinander. Deshalb können wir momentan nicht rausfahren.“

(Volker Kölling)

dass mit der Brücke noch viele Jahre geplant werde.

Die Hochbrücke der A 29 in Oldenburg ist hingegen bald eine Riesenbaustelle, bei der momentan auch noch das WSA in den Planungen mitmisch, weil Pfeiler der Brücke in der Hunte stehen. Andreas Kahnwald: „Das soll sich aber ändern: Die neue Brücke ist ohne Pfeiler in der Wasserstraße geplant, was die Sache für uns natürlich leichter macht.“ 2021 soll der komplette Autobahnverkehr auf zwei Spuren umgeleitet werden. Die anderen zwei Spuren und ihre tragenden Pfeiler werden dann abgerissen und neu gebaut. Das gleiche Spiel wiederholt sich dann auf der anderen Seite der Brücke, wenn der Neubau befahren werden kann.

Die Lesumbrücke der A 27 wird momentan von der Bundesautobahngesellschaft DEGIS neu geplant. Aber auch hier ist das WSA mit eingebunden, weil es mit der Lesum auch um eine Bundeswasserstraße darunter geht. Kahnwald: „Für uns wäre eine Brücke ohne Pfeiler im Gewässer die beste Lösung, was die Leichtigkeit der Schifffahrt angeht. Und wir wünschen uns auch, dass eine neue Brücke etwas höher als die alte gebaut wird.“ Bei hohen Wasserständen sei das Passieren der Brücke für die Unterhaltungsflotte des WSA seit langem eine schwierige Geschichte – und der neue Schwimmgreifer des WSA braucht sogar noch etwas mehr „Kopfhöhe“.

Die Schleuse Dörpen am Küstenkanal ist das Thema einer weiteren Nachfrage an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Dazu kann Kahnwald vermelden, dass ihr Ausbau unter den Projekten mit sogenanntem „vorrangigem Bedarf“ jetzt im Bundesverkehrswegeplan auftaucht: „Küstenmotorschiffe mit den Abmessungen 110 mal 11,45 Metern und 2,5 Meter Tiefgang sollen die Schleuse künftig befahren können und im Einbahnverkehr auf dem Küstenkanal unterwegs sein.“ Mit dem Ausbau des gesamten Kanals beschäftigt sich demnach das Wasserstraßenbauamt in Datteln. Kahn-