

„So langsam ist Schluss“

Die anstehende Weservertiefung löst Protest aus bei den Wassersportlern zwischen Fedderwardersiel und Bremen. In einer gemeinsamen Erklärung der Freizeit- und Sportschiffahrt an der Unterweser fordern sie vor der Aufnahme von Gesprächen über weitere Baggermaßnahmen erst einmal einen Ausgleich für Schäden, mit denen die Vereine bisher alleingelassen würden. Währenddessen geht die Vorbereitung der Planung seinen Gang, wie unser Besuch beim WSA Bremerhaven zeigt.

Klaus Mahnken, der erste Vorsitzende des Absers Wassersportvereins, schaut auf eine bronzefarbene Schlickwüste, auf der ganz obendrauf die Boote der Vereinsmitglieder einen traurigen Eindruck machen. Gefangen im Schlick. In Absersiel haben sie immer mit dem Schlick gelebt. Doch mit jeder Weservertiefung spülte das Wasser noch mehr Sedimente in die Seitenarme des Flusses. In Rodenkirchen konnten vor all den Veränderungen am Fluss zur Zeit der Auswandererschiffahrt noch Seeschiffe anlegen. Heutzutage haben die letzten Wassersportler noch ein Zeitfenster von vier Stunden, in denen sie ihre Boote Richtung Weser und zurückbewegen können – nicht viel, sagt Klaus Mahnken. Über eine Stunde nach Niedrigwasser ist der Priel nur ein handbreites Rin-



Die vorausgegangenen Weservertiefungen hätten zu massiven Aufschlickungen im Hafen von Nordenham geführt. Diese Schäden müsse der Staat erst einmal beheben, finden die Wassersportler. (Fotos: Kölling)

sal. Für Mahnken ist klar: „Das hängt damit zusammen, dass hier vor Jahren schon eine Weservertiefung stattgefunden hat. Die Auswirkungen hat man nicht erkannt und will sie bis heute nicht erkennen. Wir sagen aber:

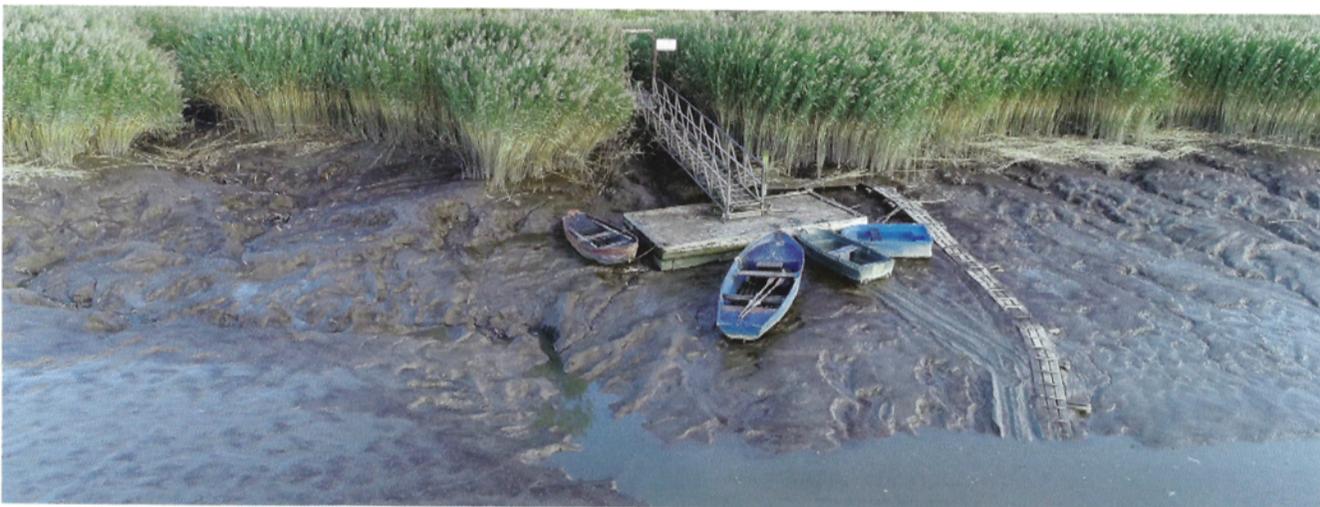
Wassersportler fordern Hilfe beim Kampf gegen den Schlick

So langsam ist Schluss.“ Vor einer erneuten Weservertiefung wolle man, dass die Verschlickung angegangen werde: „Und zwar nicht auf unsere Kosten, sondern auf Kosten des Verursachers,“ so Klaus Mahnken.

Etwas weiter: Die Insel Strohhauser Plate ist für die Landwirte wegen des Schlicks

kaum noch zu erreichen. Am Anleger Schweiburg zeigt Mahnken Fotografien aus den achtziger Jahren an gleicher Stelle. Deutlich ist zu erkennen, dass die „Schlickkante“ damals viel tiefer saß: „Überall rund um die Strohhauser Plate sieht es jetzt so aus,“ sagt Mahnken und zeigt Richtung Schlammödnis, erzählt, dass die Kinder aus der Gegend hier früher schwimmen gelernt haben, dass es einen Campingplatz gab. Alles Geschichte: Die Boote am Schweibur-Anleger sehen nicht so aus, als wären sie in den letzten Wochen mal bewegt worden. Die Viehfähre muss ihre Anlegezeiten schon ganz genau abpassen, erzählt Mahnken.

Und überall am Fluss haben die Betreiber der kleinen Häfen schon jetzt ohne eine zusätzliche Weservertiefung Probleme, sagt Klaus Damm.

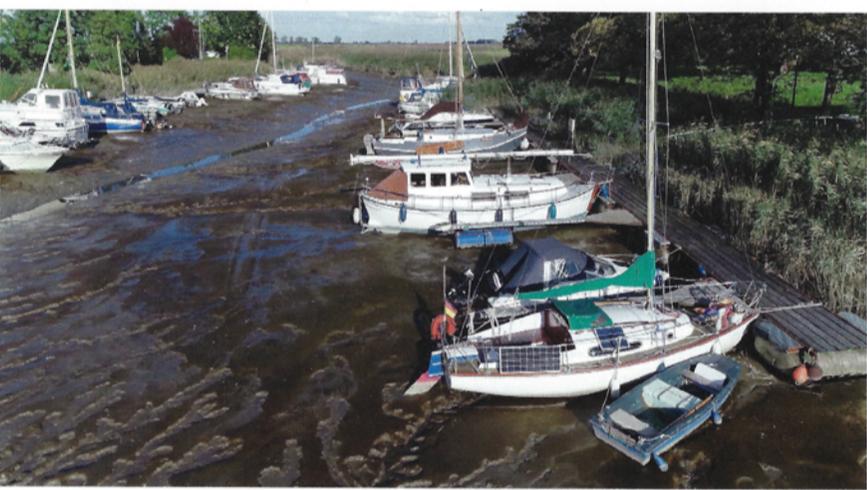


„Überall rund um die Strohhauser Plate sieht es jetzt so aus,“ sagt Klaus Mahnken, erster Vorsitzender des Absers Wassersportvereins.

„Das Problem der Weservertiefungen und der Folgen, die daraus resultieren seit vielen Jahrzehnten, sind für die kleinen Häfen ein immer größeres Problem. Die Strömung verändert sich, der Tidenhub verändert sich, der Salzgehalt, alle Systeme des Flusses sind betroffen.“ Der 1. Vorsitzende des Segelclubs Elsfleth ist bei dem Ortstermin in der Nachbarschaft nicht nur aus Solidarität dabei. So wie seine Nachbarn Probleme mit zu viel Sediment haben, sorgt er sich um die Erosion, die die höhere Fließgeschwindigkeit des Wassers mit sich bringt. An der kleinen Schleuse zu seinem Elsflether Verein mit seinem tidefreien Becken könne man das Entstehen der Schäden bei Niedrigwasser genau verfolgen. Auch hier werden Gegenmaßnahmen Geld kosten und Know-how erfordern, das jenes der Vereine bei weitem übersteigt.

Dabei ist es nicht so, dass die Wasserstraßenhüter die Sorgen der Anrainer ständig überhören: Was auch immer die erneute Weservertiefung an Folgen verursachen könnte – beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bremerhaven muss es vor einer Baugenehmigung untersucht werden. Ulrich Günther ist der Chefplaner bei diesem Großprojekt. Günther lässt keinen Ortstermin mit den Wassersportlern aus, um sich ein genaues Bild zu machen. Sein Ziel steht trotzdem: 2023 will er die ersten Pläne auslegen können. „Wir sind jetzt so weit, dass wir mit den Betroffenen sprechen. Dass wir uns genau anhören, wo der Schuh drückt und welche Themen und Interessen wichtig sind.“ Das habe man zuletzt bei der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im November 2021 gemacht und fließe natürlich in die Planungen mit ein, so Günther, der Projektleiter Weseranpassung beim WSA Bremerhaven.

Über eintausend Einwendungen erlebte Günther schon beim ersten Verfahren der sogenannten Weseranpassung. Der Planfeststellungsbeschluss wurde 2016 vom Bundesverwaltungsgericht aus formalen Gründen kassiert. Damals hieß es, alle möglichen Schäden durch eine Weseranpassung dürften nicht in Summe betrachtet werden, sondern durchaus einzeln und in den verschiedenen möglichen Varianten eines Ausbaus. Als Folge davon strich man für den neuen Anlauf die Vertiefung der Weser zwischen Brake und Bremen komplett aus dem Projekt. Auch der Bereich Nordenham bis Bremerhaven muss demnach nicht ausgebaggert werden – weil es dort schon tief genug ist. Von Nordenham bis Brake geht es allerdings um eine Fahrinnenvertiefung auf sichere 12,80 Meter und die Vertiefung der Außenweser von sicheren 12,80 Metern auf sichere 13,50 Meter. Ulrich Günther: „Und was oft nicht genannt wird ist die Verbreiterung der Fahrinne um 80 Meter auf dann 380 Meter an den engsten Stellen im Revier, was ein be-



Mit jeder Weservertiefung spült das Wasser mehr Sedimente in die Seitenarme des Flusses – auch in Absersiel.

deutendes Plus an Sicherheit für immer größer werdende Schiffe bedeutet – mehr Raum zum Manövrieren.“ Ebenfalls wie schon bei den ersten Planungen wird auch eine Vergrößerung der Wendestelle vor dem Containerterminal in Bremerhaven untersucht. Und der Neubau der Geeste-Nordmole oder die Absage an den Bau des OTB – wird das Folgen haben? Günther schüttelt nur den Kopf: „Das sind im Verhältnis sehr kleinteilige Projekte, die so gut wie keine Auswirkungen auf die Parameter haben, die wir für die Weseranpassung zu untersuchen haben.“

Die Emsigkeit der Planer hat auch den Widerstand gegen das Projekt der Bundesländer Niedersachsen und Bremen entfacht: Die Nordenhamer Wassersportler pochen jetzt auf sofortige Schlickhilfen, bevor sie über irgendein erneutes Ausbaggern des Flusses auch nur reden wollen. Sie können sich an Zeiten erinnern, als Nordenhams Strände aus weißem Wesersand bestanden. Werner Helle ist als 1. Vorsitzender des Segelclubs Nordenham sauer darüber, wie gedankenlos sein Revier zerstört worden und weitere Schäden offenbar billigend in Kauf genommen werden. Zum Ortstermin im Nordenhamer Yachthafen mit seinen sechs Vereinen sind gut fünfzig Menschen zum Bootshaus gekommen. Helle, auch aktiv im Regionalverband Segeln Weser-Ems, ist ihr Wortführer: „Die vorausgegangenen Weservertiefungen haben dazu geführt, dass wir hier überall Aufschlickungen haben: An den Weserufern, in den Seitenarmen und in den Häfen. Diese Schäden soll der Staat erst einmal beheben, wie jeder normale Bürger auch Schäden zu regulieren hat, die er anrichtet. Und dann können wir weiterreden.“

Die Sportschiffer der Unterweser wehren sich jetzt in ihrer gemeinsamen Erklärung. Ihre Forderungen zielen auf finanzielle Hilfen, um mit Schwimmbaggern gegen den Schlick anzukämpfen.

„Was uns stört ist, dass es immer mehr wird und auch immer teurer. Zu Anfang hatten wir mal Summen von 10.000 Mark. Heute sind wir bei Summen von 40.000 Euro. Und das sind Summen, die können wir hier nicht aufbringen,“ sagt Wolfgang Sobel, der 2. Vorsitzende der Nordenhamer Sportboothafengemeinschaft. Wer die Weser fit für die dicken Pötte machen will, soll auch für die freie Fahrt der kleinen Boote sorgen, heißt es hier. Und wie zur Bestätigung rauscht hinter Sobel ein 150-Meter Getreidebulker offenbar leer die Weser hinunter Richtung Bremerhaven.

Ulrich Günther hört diese Forderungen und weiß auch, dass die Politik und Interessensverbände der Wirtschaft schon längst unterwegs sind, um wie auf einem Basar auszuhandeln, welche Nebenabreden es denn braucht, damit die Wassersportler und andere Wassernutzer den Schritt einer erneuten Weseranpassung mitgehen können. Indes: Solche Deals kann der Planer Ulrich Günther nicht eingehen: „Unser Auftrag ist es nicht zu helfen. Unser Auftrag ist es, ein Verkehrsinfrastrukturprojekt umzusetzen. Und dieses Projekt hat Auswirkungen, erzeugt Betroffenheiten. Und diese Betroffenheiten werden in einer Baugenehmigung abgewogen.“ Mit dieser Baugenehmigung rechnet Günther frühestens 2025. Ein dreiviertel Jahr dauere dann die eigentliche Weseranpassung der Außenweser, etwa ein halbes Jahr die Baggerei im Weserabschnitt Nordenham/Brake. Aber auch das betont Günther: Alle Einsprüche wägt am Ende nicht er, sondern die Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt in Bonn ab. Und zu einer Baugenehmigung für die „Weseranpassung“ könnten durchaus Auflagen gehören. Auch der Auftrag an die Wasserbauer, sich künftig besser um die Schlick-Baggerei und die Ufererosion in den Seitenbereichen der Weser zu kümmern. (Volker Kölling)