

Verwaiste Schifffahrtswege – eine Herausforderung!



Dipl.-Ing. Winfried Meyer
Weserfreunde e. V., Minden
(ehemals Hauptdezernent für
Planung und Technik, Amt für
Agrarordnung Bielefeld)
Minden

Die Länder unternehmen milliardenschwere Anstrengungen zur Erreichung des Guten Gewässerzustandes in der Fläche. Außerhalb ihrer Handlungsräume gibt es eine Reihe von großen Gewässern, wie die Oberweser, die Aller, die Lahn, die Werra und die Fulda, die durch enorme gesellschaftliche Leistungen in der Vergangenheit zu Wasserstraßen umgestaltet wurden. Allen ist gemeinsam, dass aufgrund der wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen ihre Verkehrsfunktion untergegangen ist. Sie sind verkehrstechnisch verwaist und bei nüchterner Betrachtung ist festzustellen, dass es keine Wiederauferstehung der ursprünglichen Bedeutung mehr geben wird (die schon zu Zeiten des Ausbaus nicht immer herausragend war). Dennoch wird aus Gewohnheit und wegen des geltenden Rechts dieser Zustand aufrechterhalten. Zuständig ist der Bund.

Wie bei vielen kleineren, aus Gründen der Landeskultur stark kultivierten Gewässern auch, ist der massive Ausbaustand für den Fluss aus eigener Kraft nicht veränderbar. Seine übermäßige Degradation verhindert aber dauerhaft das Erreichen eines Guten Zustandes und vermindert somit in der Fläche die Erfolge der Länder. Für die Nebengewässer bilden die großen Flüsse das Rückgrat. Ohne einen Guten Zustand der Gewässer I. Ordnung können die niederen Ordnungen ihre Ziele nicht erreichen.

Ist es daher nicht dringend notwendig die verwaisten Flussstrecken zu identifizieren, für sie als Ganzes ähnlich den generellen Plänen, die zu ihrem Ausbau geführt haben, generelle Pläne für einen natürlicheren, den heutigen Bedürfnissen angepassten Zustand zu entwerfen und zu verfolgen? In manchen Ländern sind flussweite Konzepte zur naturnahen Entwicklung jahrelange Routine, sie eignen sich bestens auch für große Gewässer.

Die Länder sind zuständig für die Erreichung des Guten Zustandes, haben aber auf die großen Flüsse keinen Zugriff. Der Bund, dessen politische Vorgänger den heutigen Ausbaustand bewirkt haben, hat keine Vision zum Guten Zustand. Er hat nicht einmal eine Veranlassung, eine zu haben, und beschränkt sich auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Ist es daher im Weiteren nicht ebenso notwendig, die Politik auf diesen Sachverhalt aufmerksam zu machen, die Notwendigkeit eines Bundeshandelns zu beschreiben und auf die Chancen hinzuweisen? Darauf, dass bei einem Rückbau, einer Renaturierung nicht nur das Ökosystem Flusssauere gewinnt, sondern der Fluss auch für die Bevölkerung attraktiver gemacht werden kann, besonders in den Stadtdurchgängen? Und darauf, dass mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) als Organisation eine ideale Basis vorhanden ist, den Fluss (fluss-) meisterlich umzugestalten im Sinne der WRRL?

Von einer politisch leichtfertig gewünschten Abgabe unwirtschaftlicher Strecken an die Länder ist aus flussbaulicher Sicht dringend abzuraten. Hier würden die Mühen und Erfolge der Vergangenheit, am Fluss zu einheitlichem Handeln zu kommen, vergessen gemacht und Rückfälle in unerträgliche Zustände aus den Zeiten der Kleinstaaterei wiederbelebt (in denen z. B. das Hannoveraner Ufer fleißig Anlandungen forcierte und die preußische Seite die Abbrüche hinnehmen musste). Ein Fluss muss länderübergreifend geführt werden, ob aus Sicht der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder aus Sicht des guten ökologischen Zustandes und des Hochwasserschutzes.

Mit der WSV ist eine länderunabhängige Einrichtung zur Hütung der Flüsse vorhanden, traditionell ist ihre Ausrichtung nicht ökologisch, aber dass eine Orientierung auf neue Zielsetzungen für Verwaltungen in kurzer Zeit gelingen kann, zeigt u. a. die nordrhein-westfälische Agrarordnungsverwaltung, die innerhalb kürzester Zeit den Schwenk vom Kulturbau zur ökologischen Gewässergestaltung vollzogen hat.

Ingrid Jeyl