

Andrea Hartmann, Juliane Tack, Detlef Sönnichsen und Winfried Meyer

Verwaiste Schifffahrtswege – Herausforderung und Chance

Einige Flüsse in Deutschland sind als Wasserstraßen verwaist. Einsparungen und eine radikale Verbesserung der Strukturgüte machen Renaturierungen wünschenswert. Hausherrin ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), ihr fehlt aber der Auftrag. Es bedarf politischer Entscheidungen, die Ingenieure anstoßen müssen. Mit der Oberweser wird ein verwaister Schifffahrtsweg beschrieben. Aus dem Rückblick in die wasserbaulichen Maßnahmen der Vergangenheit leiten sich die Renaturierungsbemühungen ab. Träger kann nur die WSV sein, länderübergreifende Flüsse müssen in einer Hand bleiben.

1 Verwaiste Schifffahrtswege

Alle größeren Fließgewässer in Deutschland waren für den Waren- und Menschentransport interessant. Mit enormen Anstrengungen sind sie für diesen Zweck zu Schifffahrtswegen kultiviert worden, es war Wohlförderung und es gab machtpolitische Gründe dafür. Mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung haben viele dieser Strecken ihre Bedeutung verloren. An Flüssen wie der Oberweser, der Aller, der Werra und der Fulda, der Saale, der Lahn und der Lippe sieht der aufmerksame Beobachter noch die Merkmale der Wasserstraße, aber es findet kein Verkehr mehr statt. Ihre Verkehrsfunktion ist untergegangen, sie sind verkehrstechnisch verwaist und bei nüchterner Betrachtung ist wenig Prophetie nötig festzustellen, dass eine Wiederauferstehung der ursprünglichen Bedeutung nicht stattfinden wird. Unsere Gesellschaft wird aber weiterhin mit Kosten der Unterhaltung belastet und die biologische Leistungsfähigkeit dieser Gewässer bleibt stark beschädigt. Beides sind gute Gründe, es bei der heutigen Situation nicht einfach so zu lassen.

2 Guter Zustand für das Rückgrat

Der hier verwandte Ausdruck „Guter Zustand“ schließt vereinfachend die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) „Guter ökologischer Zustand“ und „Gutes ökologisches Potenzial“ ein. Bund, Länder und Kommunen haben in der Vergangenheit zur Verbesserung der Wasserqualität in

die Abwasserreinigung Milliarden investiert. Die bisher getätigten Investitionen zeigen deutliche Erfolge. So veröffentlichte das Wasserschifffahrtsamt Bremen im Jahr 2006 eine Verordnung für das Baden in der Weser mit folgender Begründung: „Nachdem sich die Wasserqualität in den letzten Jahren merklich verbessert hat, ist das Baden in der Weser wieder zum beliebten Volkssport geworden. Allein im Bereich der Stadt Bremen locken derzeit ca. 20 km Sandufer zum Sonnen- und Weserbaden“. Die Badeordnung ist ein Indiz dafür, dass die beachtlichen Investitionen in die Klärsysteme zur deutlichen Verbesserung der Wasserqualität in unseren Flüssen geführt haben und der Fluss wieder von den Menschen zur Naherholung ganz selbstverständlich genutzt wird.

Auf Länderebene wird der Gute Zustand für die Fließgewässer bis hinunter auf die Einzugsgebietsgröße von 10 km² angestrebt. Dort werden mit großem Engagement Fischauftiegsanlagen gebaut, Uferbefestigungen entfernt, kultivierte Strecken renaturiert, Altverläufe wieder zum Leben erweckt, es werden Randstreifen gekauft und bepflanzt; die Bagger laufen. Natürlich ist es nicht perfekt und natürlich geht es zu langsam, aber es passiert etwas. Zu solchem Handeln böten sich die verwaisten Schifffahrtswege ideal an, aber es ist wenig zu sehen.

Alle Entwicklung des Lebens ist über das Wasser erfolgt, im übertragenen Sinne gilt das auch für die Flüsse und ihre Einzugsgebiete. Jeder Fluss ist das prägende Element des ihn umgebenden Naturraumes, seine übermäßige Kultivierung

zum Verkehrsweg hat ihn eines Großteiles dieser Eigenschaft beraubt und beschränkt seine biologische Leistungsfähigkeit. Aber gerade seine lineare Wirkung als Rückgrat eines weit verzweigten Gewässernetzes und seine Größe machen den Guten Zustand so wichtig.

Es sind aber nicht nur die funktionalen Beschädigungen im Hinblick auf die Biologie zu beklagen, es ist auch die dem Ausbau der Flüsse folgende Unattraktivität für etwas Wichtiges im Leben der Menschen: Die Nutzung des Flusses zum Vergnügen. Ein Vergnügen, dessen besondere Bedeutung traditionell im Wasserrecht verankert wurde und noch heute in den Landeswassergesetzen als sogenannter Gemeingebrauch geregelt ist: „Jedermann hat Recht... zu baden, zu waschen, zu schöpfen, sein Vieh zu tränken...“. In einen Fluss, dessen Ufer steil sind, die besonders in Stadtdurchgängen Steinwüsten sind, durch die man nur mit festem Schuhwerk das köstliche Nass erreicht, da mag man selber nicht baden, da mag man auch seine Kinder nicht hineinlassen. Das mit Milliardenaufwand gereinigte Flusswasser fließt in nüchternen Kanälen. Und das ist ein zusätzlicher Aspekt, die brach liegenden Schifffahrtswege neu anzudecken, ihren Wert für die Naherholung der Bürger zu steigern und diese so für die Ziele der WRRL zu erwärmen.

3 Was ist zu tun?

Von der Hausherrin der Schifffahrtswege, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

(WSV) werden ökologische Alternativen zur Pflege geprobt. Mit der Novellierung des WHG 2010 ist der Anstoß gegeben. Als Hausherr vieler Stauanlagen hat der Bund die Durchgängigkeit herzustellen und er hat seine Flüsse ökologisch zu unterhalten. Das ist ein Anfang, macht aber aus einer verwaisten Wasserstraße nicht wieder einen Fluss.

Über welche Defizite zum Guten Zustand reden wir? Vereinfacht kann man sie auf drei reduzieren: Fehlende Durchgängigkeit, diffuse Einträge, schlechte Strukturgüte. An der Weser kommt noch das Salz hinzu. Ebenfalls vereinfacht kann man sie gleichwertig sehen (**Bild 1**). Diffuse Einträge und Durchgängigkeit sind nicht Thema dieser Betrachtung. Ersteres betrifft die Fläche, zweites ist durch die gesetzliche Vorgabe in einem Plan bereits verankert [2]. Im Fokus dieses Beitrags steht also die Strukturgüte, ein Qualitätsbegriff, der Laien schwer verständlich zu machen ist. Salz ja, Durchgängigkeit ja, Nährstoffüberschuss na ja, aber schlechte Strukturgüte? Da hört es bei den meisten auf. Obwohl gerade sie breit verstanden werden müsste, weil doch durchgreifende Maßnahmen auf die Zustimmung vieler Beteiligter angewiesen sind.

Zum Verständnis der Strukturgüte: Vielleicht hilft es zu beschreiben, was dem Fluss in seiner Geschichte zur Wasserstraße passiert ist, um daran klar zu machen, was ihm heute fehlt. Eine Wasserstraße benötigt, wie andere Straßen auch, eine verlässliche Breite, eine verlässliches Lichtraumprofil, einen verlässlichen Untergrund. Und diese Eigenschaften hat man den natürlichen Flüssen in mühevoller Arbeit, mit viel Geld, nach mühsamen politischen Übereinkünften und Verwaltungsleistungen abgerungen. Man hat den Flussverlauf von zu engen Schleifen bereinigt, man hat die Ufer zusammengerückt und sehr massiv befestigt, man hat Ungleichförmigkeiten der Sohle abgebaggert oder gesprengt. Das Ergebnis sind Flüsse, die verglichen mit ihrem natürlichen Erscheinungsbild an Fließlänge verloren haben, die zu schmal sind und die sich durch die Steigerung der Schubkraft eingetieft haben. Entstanden sind Transitstrecken für den Wasser- und Geschiebetransport aus dem Einzugsgebiet. Ohne den Formenreichtum, den der Talgrund, das Bettmaterial, das Längsgefälle und der Gehölzbestand am Ufer erzeugt haben (**Bild 2**). Breite Abschnitte mit flachen Bereichen sowohl kiesiger und schlammiger Art feh-

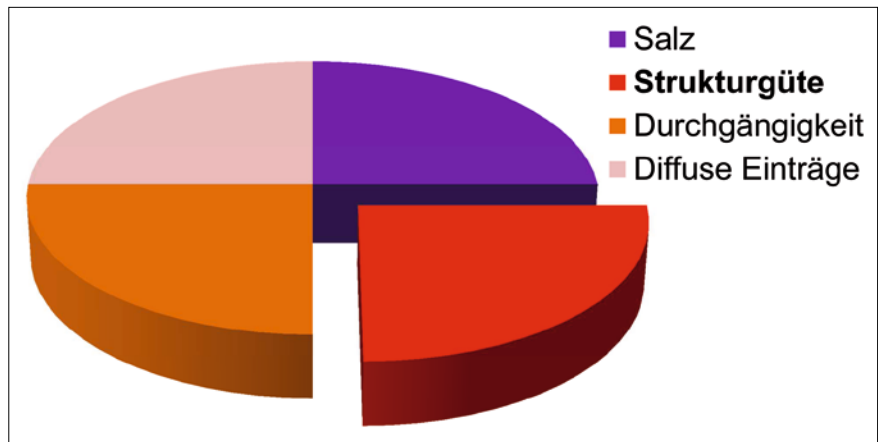


Bild 1: Defizittorte Weser

len ebenso wie Untiefen und Schnellen. Altwasser, die Anschluss an den Fluss haben ebenso wie wechselfeuchte Vorlandflächen sind nicht mehr da und damit fehlen der potenziellen Flora und Fauna die Lebensraumbedingungen. Und deshalb sind beispielsweise die Anstrengungen zur Durchgängigkeit für die potamodromen Fischarten unwirksam, weil ihnen nach ihrem Aufstieg nur der gleiche triste Lebensraum angeboten wird.

Identische Erscheinungen findet man in der Fläche, in der eine Vielzahl von kleineren Flüssen und Bächen zur Verbesserung der Kulturfähigkeit landwirtschaftlicher Flächen gleichermaßen verändert wurden. Nur der Zweck war ein anderer. Beiden Kultivierungsmaßnahmen ist gemeinsam, dass das Fließgewässer sich aus eigener Kraft nicht wieder aus dieser Fehlstellung befreien kann. An der Beschreibung des Verlustes der Flusseigenschaften wird deutlich, dass eine Beseitigung der Fehlstellung sich daher nicht auf Variationen von Uferbefestigungen im ökologischen Sinne beschränken kann, sondern sie muss grundsätzlich angreifen! Bühnen und Längsdeckwerke sind die wesentli-

chen Bestandteile des Ausbaus und deshalb müssen sie im Idealfall auch vollständig beseitigt werden, in der Flussmitte versenkt werden, um die übermäßigen Eintiefungen zu beseitigen oder um sich des Materials einfach zu entledigen.

Als Mitarbeiter einer Flussbauverwaltung, die mehr als hundert Jahre auf die Verbesserung der Schifffahrt oder ihren Erhalt hin gearbeitet hat, kann man sich von solchen Vorschlägen nur mit Grausen abwenden. Solche Arbeitsweisen aber sind an den kleineren Flüssen und Bächen gang und gäbe und setzen sich immer mehr durch. Sie müssen auch Eingang finden bei den größeren Flüssen, wenn die derzeitigen Defizite der Strukturgüte wirksam beseitigt werden sollen. Hunderte Kilometer verwaister Schifffahrtswege bieten sich hierfür ideal an. Sie stellen ein großes Potenzial dar. Um das Grausen einer Flussbauverwaltung zu mildern: Es gibt viele Sachzwänge, die es verbieten, eine verwaiste Wasserstraße auf ganzer Fließlänge zu renaturieren. Der Erhalt des Hochwasserschutzes, der Fahrgastschifffahrt und des Geschiebeleichgewichtes können solche Zwänge sein.



Bild 2: Übertrieben kultivierte Ems bei Harsewinkel ($A_{Eo} = 860 \text{ km}^2$)

Um zu Vorschlägen zu kommen, muss man den Fluss aber in Gänze betrachten, muss eine Vorstellung von seinem natürlichen Zustand bekommen, wie er einmal war und wohin man vielleicht wieder kommen kann, so wie unsere Altvorderen eine klare Vorstellung von einem gut schiffbaren Fluss hatten. In manchen Bundesländern werden zu diesem Zweck Gewässerentwicklungspläne für ganze Gewässer erstellt, es sollte solche Pläne auch für die verwaisten Schifffahrtswege geben. Darin ist die Erkundung der wasserbaulichen Maßnahmen der Vergangenheit essentiell. Erst wenn man weiß, was und warum es gemacht wurde, gelingen die Maßnahmevorschläge und können mehr sein als nur Kosmetik. Und bei der Erkundung der Vergangenheit wird man oft feststellen: Unsere Altvorderen, gerade die im preußischen Staatsgebiet, haben großzügig bemessen, sie haben oft übertrieben bei ihrem Vorgehen und diese Tatsache liefert uns heute Spielräume.

4 Das Beispiel Oberweser

Die Autoren sind seit Jahren ehrenamtlich um die Verbesserung des Verhältnisses Weser-Stadt, Weser-Mensch und der Weser als Fluss bemüht. Ihr Motiv ist nicht die Gewässerökologie allein, sondern von der Erfahrung mit Fließgewässern aus beruflicher Perspektive und der Beobachtung des staatlichen Handelns geprägt worden [3]. Die typischen Merkmale eines verwaisten Schifffahrtsweges und seine besondere Historie sollen nachfolgend am Beispiel der Oberweser aufgezeigt werden.

4.1 Situation

Mehr als die Hälfte der gesamten rund 400 km langen Weser kann man als verwaisten Schifffahrtsweg bezeichnen. Während die Mittelweser von Bremen bis zum Mittellandkanal eine häufig frequentierte Wasserstraße darstellt, liegt die gesamte 204 km lange Strecke der Oberweser brach. Es findet hier praktisch keine „schwarze Schifffahrt“ mehr statt. Bild 3 verdeutlicht die transportschifffahrtliche Bedeutung der Oberweser. Als Kartensymbol ist sie in diesem Darstellungsmaßstab gar nicht mehr zu erkennen. Es ist wenig Prophetie nötig, um festzustellen, dass der Schifffahrtsweg Oberweser ausgedient hat und auch nicht mehr aufleben wird. Es fehlt die wirtschaftliche Bedeutung des

Hinterlandes. Daneben macht die Konkurrenz der Bahn dem Fluss seit eh und je zu schaffen. Es fahren noch die Schiffe der weißen Flotte, die als einzige einen wirtschaftlichen Zuwachs erfahrung könnten und Freizeitboote. Auf Grund ihrer politisch wichtigen Lage als rein deutscher Fluss wurde der Weser früher für den Transport besondere Bedeutung beigegeben. Am Rhein machte im 19. Jahrhundert unter anderem die holländische Zollpolitik Probleme. So wurde die Weser auf Basis zweier genereller Pläne (Denkschriften) zu einem der am härtesten verbauten Flüsse Deutschlands: Dem Plan von 1879 [4] und dem Plan von 1916 [5],

der mit bemerkenswerten 28 Seiten schmal aber wirksam war (Bild 4).

Insgesamt hat die Weser ein Einzugsgebiet von 46 000 km². An der flussmorphologischen Grenze zwischen der Mittel- und der 204 km langen Oberweser ist es nur rund 19 000 km² groß, d. h. kleiner als Mosel, Main, Saale, Inn und Havel. Eine größtmögliche Abladetiefe zwang daher die Flussbauer den Fluss stark zu verschmälern und diesen Zustand dauerhaft zu gewährleisten. Das Ergebnis stellt sich aus der Luft fast als Kunstwerk dar (Bild 5). Und es ist zu würdigen, dass der Weserausbau eine großartige politische, finanzielle und ingenieurmäßige Leistung dar-

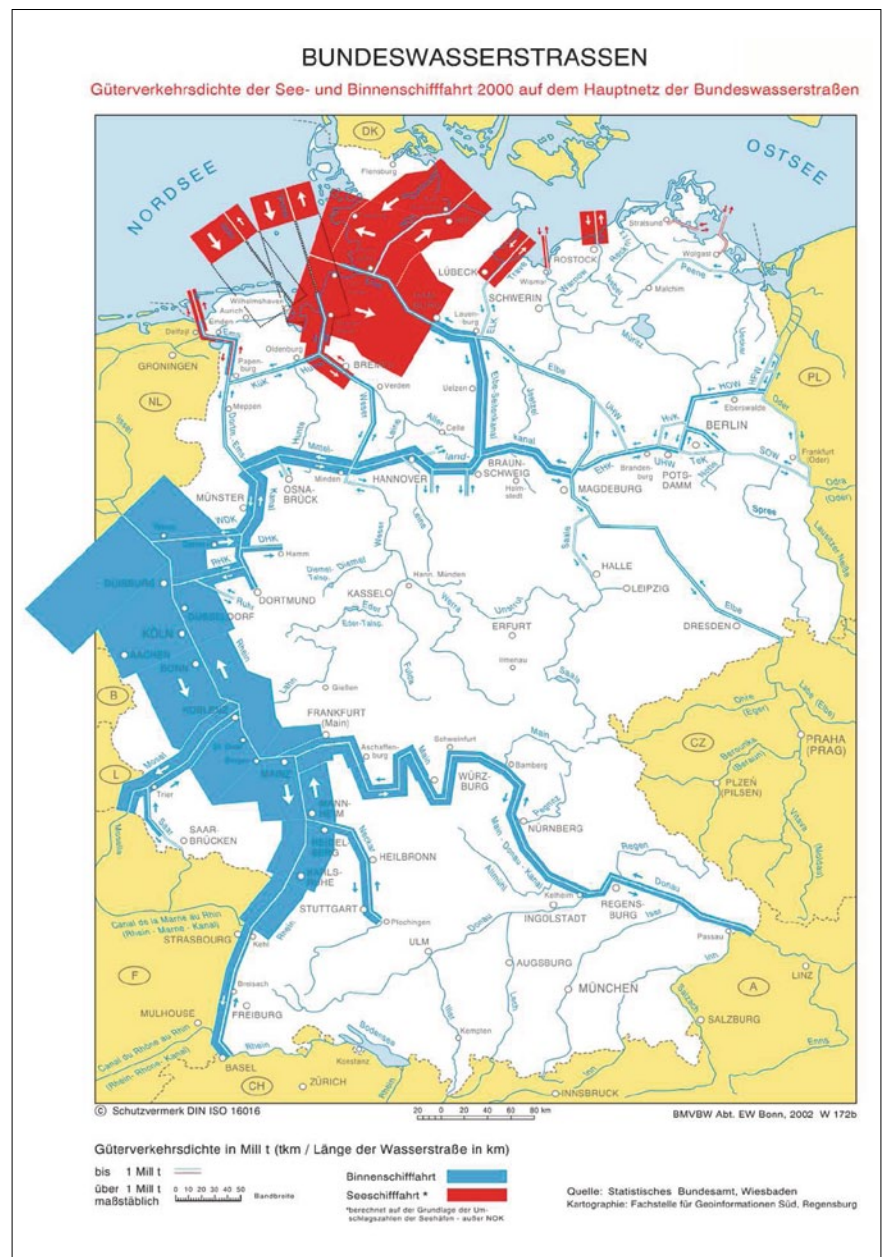


Bild 3: Güterverkehrsichte 2000 [1]

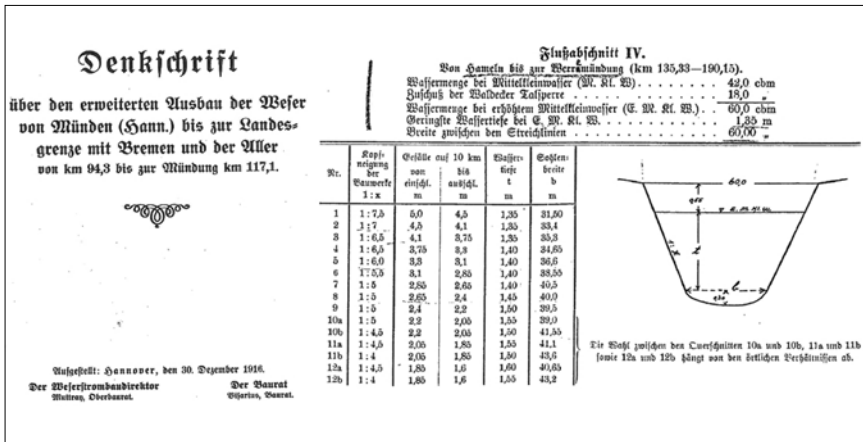


Bild 4: Auszug aus dem generellen Ausbauplan der Weser nach Muttray/Visarius, 1916 [5]

stellt. Hatte man doch zu Anfang nichts als widerstreitende politische Interessen kleinster Staatsgebiete und nichts anderes als Hände, Pferde, Weidenzweige und Schießpulver.

Obwohl die beabsichtigte Wirkung des Ausbaus auf die Transportfunktion des Flusses nicht eintraf, blieb seine politische Bedeutung in den Köpfen herausragend. So äußerte sich Leo Sympher noch 1921: „Wir müssen aus der Weser einen großen deutschen Strom machen, und zwar auch mit Hilfe der Kanalisierung. Das Schlagwort vom einzig deutschen Strom ist vielleicht größer, als die dahinter stehenden wirtschaftlichen Verhältnisse, aber es nützt uns.“ [6]. Und man dachte auch noch 1971 über eine Vollkanalisierung nach, die „die Weser zur besten und sichersten Fahrwasserstraße aller deutschen Ströme mit Ausnahme des Rheins werden lässt“ [6]. Aus heutiger Sicht kann man nur sagen Glück gehabt, dass es so nicht gekommen ist und man gerät ins Philosophieren bei dem Satz: „Was wäre überhaupt wohl aus der Weser geworden, wenn ihr ein gütiges Geschick nicht Männer wie Franzius und Sympher beschert hätte!“ [6].

Der Ausbau hinterließ zwangsläufig einen für seine Verhältnisse deutlich zu schmalen und zu sehr eingetieften Fluss „...wenn nicht bekannt wäre, dass auch noch in den letzten Jahren fast überall eine stetige Senkung der Sohle eingetreten ist“ [5]. Diese hydromorphologische Wirkung hat eben auch die oben beschriebene bittere biologische Wirkung in der Verarmung des Lebensraumes zur Folge. Nur man sieht es eben nicht. Die heutige Generation der am Fluss lebenden Menschen kennt diesen Fluss von Geburt an nicht anders. Sie sieht seine Verkrüppelung nicht, kann mit dem nüchternen Begriff

Strukturgütemangel nichts anfangen. Gemeinhin ist die Weser schön, so wie sie in großen Schwüngen zwischen Äckern und Wiesen mit baumlosen Ufern sich durch das romantisch wirkende Weserbergland schlängelt. Auf zahllosen Bühnenköpfen sitzen Angler, das Längsdeckwerk dazwischen ist günstigenfalls vom Schilf überwachsen. Dass es keine Inseln gibt, dass Kiesbänke fehlen, dass der Fluss die doppelte Breite einnehmen könnte oder auch schmaler sein kann, weiß niemand. Altarme sind unbekannt. Majestätische Bäume und Weichhölzer, die die Ufer säumen könnten, vermisst niemand. Das gilt für die Bürger, das gilt für die Landwirte und das gilt auch für die Bürgermeister sowie Landräte, die um das Überleben ihrer Körperschaften kämpfen und die Binnen-

schiffahrt als wichtiges Wirtschaftspotential sehen. Dass eine Renaturierung ein Zugewinn sein kann, ja eine Sensation wäre, ist ihnen nicht gegenwärtig. Man konzentriert sich auf das Salz und unternimmt landauf, landab enorme Anstrengung, das Unternehmen Kali und Salz zur Aufgabe der Einleitung zu zwingen. Es beeindruckt, welcher politische Druck das Wesersalz erzeugt und welche Mittel es freisetzt. Salz ist aber nur eines der Defizite dieses Flusses.

**4.2 Strukturgüte verbessern:
Fenster aufmachen auf die
Naturweser**

Auf den 204 km verwaisteten Flussstrecke der Oberweser bieten sich viele Abschnitte zur Renaturierung an, die abgeschnittenen Flussschleifen des Mittelweserausbau ohnehin. Um nicht stückwerkweise vorzugehen, ist vorab ein längendeckender Maßnahmenplan, eine „Renaturierungs-Denkschrift“ nötig, wie es die Schiffbar-machung auch bedurfte. Es gibt unterschiedliche Talräume mit unterschiedlichen Charakteren und unterschiedlicher Nutzung. Damit muss sich solch eine Denkschrift befassen. So wie die Bühne das Werkzeug zur Herstellung der Wasserstraße war, muss ihre Beseitigung das Werkzeug zur Wiederherstellung der Formenvielfalt des Flusses sein („Der Ausbau stand im Wesentlichen unter dem Zeichen der ‚Bühne‘, die so recht das eigentliche Mittel des preußischen Stromausbaus ...



Bild 5: Bunnen über Bunnen, Längsdeckwerk dazwischen oder als selbständige Sicherung wie unten links



Bild 6: Weser bei $A_{Eo} \sim 19\ 600\ \text{km}^2$: linkes Bild gering beeinflusst um 1825; rechtes Bild Situation heute

geworden ist“ [7]). Ob man das Material in Flussmitte zum Ausgleich der Eintiefung und zur Strömungslenkung verbringt oder ob man die behauenen Natursteine zur Gartengestaltung an die Bevölkerung verkauft oder eine andere Verwendung findet, bleibt der Phantasie der Beteiligten überlassen. Aber wenn entfestigt wird, sollte es besenrein geschehen.

Durch den kompromisslosen Ausbau fehlen an der Weser jegliche Referenzabschnitte, die einen Ausblick auf ihre natürliche Erscheinung geben könnten. Allein die wissenschaftliche Katalogbezeichnung reicht dazu nicht aus. Es sind aufwändige Recherchen nötig, um sich ein Bild aus alten Plänen und Beschreibungen zu machen. In **Bild 6** ist der heutige Zustand maßstabsgerecht einer Darstellung von 1825 gegenübergestellt. Man ahnt den

Strukturreichtum aus Fließ- und Stillbereichen, aus Kiesufern und schlammigen Abschnitten, aus wechsel- und dauerfeuchten Vorlandbereichen.

Wie oben ausgeführt sind Umgestaltungen des Flusses nur in Abschnitten möglich. Eine vollständige Renaturierung verbietet der Aufwand und die noch vorhandenen Nutzungsansprüche. Jedoch Fenster zu öffnen für den natürlichen Zustand des Flusses sollte das Ziel sein. Aber nicht nur in der freien Landschaft, sondern auch in den Stadtdurchgängen sind Umgestaltungen wünschenswert. Da geht es darum, das Flussufer wieder weichzumachen, um der Stadtbevölkerung den gefahrlosen Gemeindegebrauch zu ermöglichen (**Bild 7**). Wer in der Weser badet, stellt fest, dass das Schwimmen, das Sichtreiben-Lassen im fließenden Wasser, ein

außerordentliches Vergnügen und wenig gefährlich ist. Gefährlich sind die scharfkantigen Wasserbausteine unter Wasser, die nicht zu sehen sind. Stellen eines leicht zugänglichen Gemeindegebrauches werden von der Bevölkerung schnell angenommen. Sie stellen Lebensqualität als Nahholung dar und haben vor allem für Kinder großen Reiz. Spätestens ab diesem Zeitpunkt werden die Akteure feststellen, dass das Ergebnis ihrer Arbeit mit Zustimmung und mit Begeisterung aufgenommen wird – auch von den erbittertsten Gegnern. Renaturierte Flussabschnitte, das ist die Erfahrung der Autoren, werden zu Pilgerstätten!

4.3 Chancen und Probleme für die Umgestaltung verwaister Schifffahrtswege

An Rhein, Elbe, Mosel Neckar und Main konnte die zuständige WSV anlässlich einer Tagung in Koblenz [8] gelungene Beispiele ökologischer Unterhaltung von Wasserstraßen präsentieren. Sie alle stehen jedoch im Zusammenhang mit notwendigen Unterhaltungen des Fahrwassers und betreffen Altarmsituationen oder Flachbereiche seitlich des Fahrwassers, die ohne Baumaßnahmen das Fahrwasser durch Erosion oder Sedimentation beeinträchtigen. Zur Zeit kann die WSV die Barriere der Unterhaltung aus finanzierungs- und rechtlichen Zuständigkeiten nicht überwinden.

Also gibt es ein Problem mit der Trägerschaft. Leider finden sich in den Wassergesetzen des Bundes und der Länder für gewässerökologische Maßnahmen an großen Flüssen keine gesetzlichen Trägerschaften. Die Suche nach Vorhabensträgern außerhalb der WSV gestaltet sich aber schwierig. Sofern Bereitschaft eingeworben werden kann, setzen finanzielle und verfahrensrechtliche Gründe den Bemühungen Grenzen.

Kommunen und andere Gebietskörperschaften (Landkreise, Wasserverbände u. ä.), die über das verwaltungsbedingte Rüstzeug verfügen und somit als geeignete Träger gelten, haben kein ausgeprägtes Eigeninteresse. Hinweise auf Steigerung der Ökofunktion, Steigerung der Attraktivität der Provinz gegen die drohende Verödung des Lebensraumes für den Menschen, sinnvoll angelegtes Geld und langfristige Verminderung des Unterhaltungsaufwandes wecken nur begrenzt Eigeninteresse. Das geltende Förderrecht, welches Eigenmittel der Träger zwingend voraussetzt, macht



Bild 7: Links: Gemeindegebrauch Weserstrand Minden; rechts: frisch renaturierte Ems bei Greffen

aufkeimende Bereitschaft oft zunichte. Fernerhin muss bis zur planungsrechtlichen Bestandskraft eines Vorhabens ein undurchschaubarer Dschungel rechtlicher Auflagen abgearbeitet werden.

Die Wasserstaßeneigenschaft macht ein Planfeststellungsverfahren unausweichlich. Es müssen schlüssige Nachweise erbracht werden, dass keine Beeinträchtigungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs entstehen. Die Nachweise bestehen in aufwändigen Rechenverfahren. Obwohl die Maßnahmen zur Erreichung des Guten Zustands dienen, werden Nachweise für deren Umweltverträglichkeit verlangt. So entstehen bereits in der Planungsphase für den Vorhabens-träger Kosten und Aufwände, die das gerade eingeworbene, nicht ausgeprägte Eigeninteresse zunichtemachen. Und wie sieht es mit der Fahrgastschiffahrt aus: Man kann leichtherzig Fahrzeugtypen verlangen, die mit natürlicheren Verhältnissen zurechtkämen. Aber zuerst einmal ist der Bestand da und es ist anzunehmen, dass sich die Eigentümer gegen Verschlechterungen der Bedingungen wehren. Es gilt hier zu klären, in welchem Verhältnis das öffentliche Interesse „Fahrgastschiffahrt“ zum öffentlichen Interesse „guter Gewässerzustand“ steht.

Die Autoren hatten Gelegenheit, die planungsrechtliche Entwicklung mehrerer, vom Verein Weserfreunde initiiert Vorhaben mit externen Trägern zu beobachten. Von ihnen betraf eines die Oberweser, ein anderes eine vom Schiffsverkehr abgehängte Weserschleife der Mittelweser. Die Vorhaben wurden 2007 bzw. 2010 begonnen. Von ihnen hat bis heute keines aus Gründen, wie vorn geschildert, planungsrechtliche Bestandskraft erreicht.

4.4 Wer macht es? Die Politik?

Aus den Verwaltungen des Bundes und der Länder ist keine Abhilfe zu erwarten. Die Länder stehen außen vor und die Bundesverwaltung hat keinen Auftrag. Der Anstoß muss und kann nur von der Politik kommen. Nur sie ist in der Lage, in Richtung der Verwaltungen den erforderlichen Handlungsdruck aufzubauen oder das bestehende Recht den Erfordernissen durch Gesetzgebung anzupassen. Sie muss auch Geld bereitstellen und die Weichen in der Verwaltung stellen, verwaiste Schifffahrtswege mit Mehrfachnutzen zu lebhaften Adern der Republik umzugestalten, was eine reizvolle, zukunfts-trächtige Aufgabe für alle Beteiligten sein wird.

Vorlagen für ein kosten- und umweltfreundlicheres Handlungskonzept bietet das in den Zielsetzungen des Wasserstraßenrechts verwandte Straßenrecht. In beiden Fällen geht es um das öffentliche Interesse „Förderung des Waren- und Menschentransports“. Für erforderliche Verkehrsanlagen, Flüsse, Autobahnen und Straßen werden Eingriffe in Natur und Umwelt erforderlich, fallen Erstellungs- und Unterhaltungskosten an. Im Straßenrecht wird seit längerem, bedingt durch den Druck des Haushaltsrechtes und der Umweltbehörden, der Grundsatz verfolgt: Straßen, die durch die verkehrliche Entwicklung ihre ursprüngliche Bedeutung verloren haben, werden zurückgebaut oder rekultiviert. Der Rückbau führt zu geringeren Abmessungen, weniger versiegelter Fläche oder bietet bei vollständiger Rekultivierung sogar Ausgleichsflächen für Eingriffe an anderer Stelle. Nicht zuletzt werden Unterhaltungskosten für die Allgemeinheit reduziert. Im Straßenrecht gibt es allerdings

für unterschiedliche Verkehrsbedeutungen unterschiedliche Baulastträger. Das führt bei Abstufungen in der Regel dazu, dass einem bisher unbelasteten Baulastträger für eine zusätzliche Straße Kosten aufgebürdet werden. Dieser Kostendruck initiiert auch ohne besondere gesetzliche Verpflichtung Rückbau oder Rekultivierung.

Wasserstraßen unterliegen nur einem Baulastträger, der WSV. Ein Rückbau ist nur durch eine rechtliche Verpflichtung zu gewährleisten. Allein der Kostendruck der Unterhaltung reicht nicht aus, solange die Unterhaltungskosten über den Bundeshaushalt bereit gestellt werden. Für die Politik gilt allerdings, der Versuchung zu widerstehen, sich für eine politisch leichtfertig gewünschte Abgabe unwirtschaftlicher Flussstrecken an die Länder zu erwärmen. Dem Bundeshaushalt wäre damit gedient, aus flussbaulicher Sicht ist allerdings dringend abzuraten. Hier würden die Mühen und Erfolge der Vergangenheit am Fluss zu einheitlichem Handeln zu kommen, vergessen gemacht und Rückfälle in wilde Zustände aus Zeiten der Kleinstaaterei wiederbelebt („Welche Grundsätze zu befolgen seien, sprach im Dezember 1815 eine dem preußischen Staatskanzler vorgelegte Denkschrift der Mindener Regierung aus, die vom Frankfurter Bundestage allgemein gültige strompolizeiliche Bestimmungen für die Weser – natürlich vergeben – erhoffte: um Befehdungen zwischen den gegenüber liegenden Uferbesitzern vorzubeugen, eine reine und gefahrlose Strombahn zu erhalten und...“ [9]). Ein Fluss muss länderübergreifend geführt werden, ob aus Sicht der Leichtigkeit und der Sicherheit des Verkehrs oder

ANZEIGE

 **Sönnichsen & Partner**
Ingenieure für Wasserbau-Wasserwirtschaft

Wir machen Ihren Fluss sicher und schön: www.soe-ing.de



Entstehung des Emmerauerparks in Lügde



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 die ehemalige nordrhein-westfälische Verwaltung für Agrarordnung. Hier wurde in kurzer Zeit der Schwenk von der bedingungslosen Verbesserung der allgemeinen Landeskultur zur parallelen ökologischen Gewässergestaltung und Förderung von Naturschutzmaßnahmen vollzogen.

Es ist schwer vorstellbar, dass die Politik von sich aus an die Renaturierung verwaister Schifffahrtswege denkt. Das muss ihr geflüstert werden von denen, die etwas davon verstehen: Den Ingenieuren.

4.5 Kulturgut Wasserstraße

Wasserstraßen waren im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert der Garant für den wirtschaftlichen Aufschwung in Europa. Mit der Zeit wurde vielen jedoch der Rang durch Eisenbahn und Straße abgelaufen. Dennoch gehören sie für unsere Gesellschaft zum Kulturgut. In diesem Sinne besitzen sie Baudenkmalcharakter. Nicht alle verwaisten Wasserwege lassen sich auf ganzer Länge entfesseln. Selbst wenn man sich mit aller Kraft um Renaturierung bemüht, bleiben immer noch genug Strecken und Bauwerke, die von der historischen Leistung der Vorfahren zeugen. Auch zu ihrem Erhalt ist Sachverstand nötig, daher ist die Erhaltung des Kulturgutes Wasserstraße gut aufgehoben bei einer Institution, die an ihrer Einrichtung mit Arbeiterschweiß und Ingenieurkunst teil-

genommen hat. Auch deshalb ist es angesagt, dass die in ihrer Funktion als Verkehrsweg verwaisten Flüsse in der Hand der WSV verbleiben.

Autoren

Dipl.-Ing. Detlef Sönnichsen

Sönnichsen&Partner
Schwarzer Weg 8, 32423 Minden
d.soennichsen@soe-ing.de

Dipl.-Biol. Andrea Hartmann

Dipl.-Ing. Juliane Tack

Weserfreunde e. V.
Bierpohlweg 38, 32425 Minden
annastina.hartmann@web.de
julianetack@freenet.de

Dipl.-Ing. Winfried Meyer

Weserfreunde e. V.
(ehemals Amt für Agrarordnung Bielefeld)
Pelzstr. 4, 32423 Minden
meyer.winfried@web.de

Literatur

- [1] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Thematische Karten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (www.fgs.wsv.de/kostenlose_downloads/thematische_karten); Abruf 20.05.2013).
- [2] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Erhaltung und Wiederherstellung ökologischer Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen. Berlin, 2012.
- [3] Weserfreunde e. V. (www.weserfreunde.de); Abruf 20.05.2013).
- [4] Denkschrift betreffend die Regulierung der Weichsel, der Oder, der Elbe, der Weser und des Rheins. 3.11.1879.
- [5] Muttray; Visarius: Denkschrift über den erweiterten Ausbau der Weser von Münden (Hann.) bis zur Landesgrenze mit Bremen und der Aller von km 94,3 bis zur Mündung km 117,1. Hannover, 30.12.1916.
- [6] Tamm, H.; Droste, A.: 50 Jahre Weserbund, Geschichte und Arbeit eines Vereins eigener Art. In: Weserbund e. V. (Hrsg.): Schriftenreihe Sorgen und Schaffen für die Weser (1971), Band 10.
- [7] Sympher, L.: Die preußischen Wasserstraßen in Vergangenheit und Zukunft. Vortrag in der preußischen Landesversammlung. 14. Dezember 1920. In: Zentralblatt der Bauverwaltung (1920), Nr. 2.
- [8] Bundesanstalt für Gewässerkunde (Hrsg.): Die Bundeswasserstraßen im Blickfeld ökologischer Zielsetzungen gemäß WRRL – Erreichtes und Erreichbares. 2. Ökologisches Kolloquium am 7./8. November 2012 in Koblenz.
- [9] Keller, H.: Weser und Ems – Eine hydrographische, wasserwirtschaftliche und wassertechnische Darstellung. Der preußische Wasser-Ausschuss, 1901.

Andrea Hartmann, Juliane Tack, Detlef Sönnichsen and Winfried Meyer

Neglected Waterways – Challenges and Opportunities

Several rivers in Germany have fallen into neglect as waterways. They are nevertheless maintained as such. The need to save money and the costs involved for the necessary radical improvements of their structural quality suggest that renaturation is the best solution. Renaturation would make the waterways more attractive and improve recreational opportunities. The Water and Shipping Administrative Authority, however, which is responsible for the waterways, does not possess the statutory powers to enable this. Political decisions need to be made which must be set in motion by engineers. The Upper Weser has been cited as a neglected waterway. Any renaturation will need to be developed by looking back at structural measures employed in the past. The measures have to take into account the existing usage of the waterways. The implementer of such measures can only be the Water and Shipping Administration Authority. Maintenance of rivers which cross federal borders must remain under the control of the authority.

Андреа Хартманн, Юлиане Такк, Детлеф Зённихсен и Винфрид Майер

«Заброшенные» водные пути – проблемы и возможности

Некоторые реки в Германии «заброшены» и не используются для судоходства. Для обеспечения рентабельности и радикального улучшения эффективности необходима ренатурализация водных путей. Во главе стоит Управление водных путей и судоходства (WSV), однако ему следует дать поручение. Необходимо политическое решение, которое должно дать стимул инженерам. На примере реки Обервезер (Oberweser) описывается запущенный судоходный путь. Ретроспективный обзор проведенных ранее гидротехнических мероприятий позволяет сделать вывод в отношении работ по ренатурализации. Исполнителем может быть только Управление водных путей и судоходства (WSV); реки, протекающие по нескольким федеральным землям, должны оставаться под единым началом.