



KYCD - *spezial*

**Chance und Gefahr für
norddeutsche Reviere
„Blaues Band Deutschland“
und
„Wassertourismuskonzept“**



Chance und Gefahr für norddeutsche Reviere „Blaues Band Deutschland“ und „Wassertourismuskonzept“

Ansprechpartner:
Bernhard Gierds
gierds@kycd.de

© 2017 Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Neumühlen 21
22763 Hamburg
Tel. 040 741 34 100
info@kycd.de
www.kycd.de



Eiderlandschaft nahe Rendsburg
Foto: H.-W. Schultz / pixelio.de

Unseren Revieren eine Zukunft

Die Unterelbe mit ihren Nebenflüssen und ebenso die Eider sind traditionelle Reviere der Freizeitschifffahrt. Segler und Motorbootfahrer, Kanuten und Ruderer hielten es in der Vergangenheit für selbstverständlich, diese Gewässer für Sport und Erholung nutzen zu können.

Über Jahrzehnte teilten sich die Freizeitnutzer nicht nur die Elbe, sondern auch die kleineren Flüsse mit der Frachtschifffahrt. Inzwischen ist die regionale Frachtschifffahrt von den Nebenflüssen der Elbe und von der Eider weitgehend verschwunden. Güter, die früher auf dem Wasserweg befördert wurden, werden heute mit dem LKW auf der Straße transportiert.

Für die Gewässer war das kein Vorteil, denn die Unterhaltungsmaßnahmen verringerten sich. In den Nebenflüssen der Elbe beeinträchtigen wachsende Sedimenteinträge seit Jahren sowohl die Nutzbarkeit für den Verkehr als auch den ökologischen Zustand. Und an der Eider ist die Durchgängigkeit zum Nord-Ostsee-Kanal wegen der Schäden an der vernachlässigten Gieselauschleuse bedroht.

Die Situation ist seit Jahren bekannt. Die in der Region ansässigen Freizeitnutzer bemühen sich schon lange um ihre Verbesserung. Das Engagement ihrer Vereine führte immer wieder zu zeitweilig wirksamen Einzellösungen, es gibt bisher jedoch keine nachhaltige Entwicklungsperspektive.



Eine nachhaltige Entwicklungsperspektive für die Gewässer im Untereiberaum zu schaffen, ist eine dringende Aufgabe, denn es kann nicht mehr davon ausgegangen werden, dass diese Reviere dauerhaft nutzbar bleiben. Die norddeutschen Tidengewässer werden auf absehbare Zeit nicht von den Chancen, die das von der Bundesregierung beschlossene Programm „Blaues Band Deutschland“ für die zukünftige Entwicklung von Gewässern bietet, profitieren. Das benachteiligt die Region zwar, ausschlaggebend für deren schlechte Aussichten ist aber etwas anderes: Im „Wassertourismuskonzept“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fallen alle norddeutschen Gewässer in Kategorien, bei denen die Erhaltung für den Verkehr nicht gesichert ist, sondern bei denen eine Entwidmung in Frage kommt.

Der Verlust oder eine größere Einschränkung der Verkehrsfunktion hätte einschneidende Folgen, die über das jeweilige Gewässer hinausgingen:

– Die Elbe und ihre Nebenflüsse bilden ein zusammenhängendes Revier. Häfen und Liegeplätze an der Tideelbe befinden sich aus topographischen Gründen seit eh und je nicht am Hauptstrom, sondern in den Mündungsbereichen der Nebenflüsse und in den landeinwärts an diesen Flüssen liegenden Kleinstädten. Ausnahmen sind heute nur einige große Yachthäfen wie Cuxhaven und Wedel. Wenn Elben Nebenflüsse von der Freizeitschifffahrt nicht mehr genutzt werden könnten, wäre dieser funktionale Zusammenhang zerstört. Zwischen Hamburg und der Mündung verlöre die Elbe einen großen Teil der Zwi-

schensstationen. Ohne die Unterhaltung der Nebenflüsse für den Verkehr, entfielen für viele Freizeitnutzer die Möglichkeit, sich im Elbrevier auf dem Wasser zu erholen oder ihren Sport auszuüben.

– Steganlagen, Häfen, Club- und Bootshäuser an den Gewässern sind von gemeinnützigen Vereinen errichtet worden. Die Finanzierung dieser Infrastruktur erfolgte im Wesentlichen aus den Beiträgen der Vereinsmitglieder. Wenn solche Einrichtungen nicht mehr genutzt werden können, so wird das in der Regel wegen der damit verbundenen Entwertung das Ende des betroffenen Vereins nach sich ziehen. Das Ende der Wassersportmöglichkeiten am jetzigen Ort wäre in vielen Fällen auch das Ende des Vereins.

– Die Freizeitschifffahrt, also Wassersport und Wassertourismus, haben eine regionale wirtschaftliche Bedeutung, auch wenn die norddeutschen Gewässer keine so ausgeprägte Freizeitnutzung aufweisen wie die um Berlin und in Brandenburg.



Kleiner Seglerhafen beim Störsperrwerk

Foto: G. Planthaber / pixello.de

Der Verlust der Gewässer für die Freizeitschifffahrt würde die regionale Wirtschaft schwächen und dauerhaft verhindern, dass ihr bislang nicht intensiv genutztes wassertouristisches Potential längerfristig zum Tragen kommen kann.

Unsere Reviere an der Tideelbe und die Eider brauchen eine gesicherte Zukunft. Sie wird es nur geben, wenn alle, denen die Entwicklung der Gewässer ein Anliegen ist, eine gemeinsame Anstrengung unternehmen.

Es braucht den politischen Willen und die fachliche Kompetenz, für unsere Revier Entwicklungspläne zu formulieren, in denen die Aspekte Freizeitnutzungen, Verkehr, Ökologie und Wirtschaft integriert sind.



Noch fahren auf der Krückau Sportboote ...

Foto: G. Planthaber / pixelio.de



Ohne Entwicklung „läuft bald nichts mehr“.

Foto: Marita / pixelio.de

Für derartige Planungen bleibt nicht viel Zeit, denn die Umstrukturierung der Bundeswasserstraßen geht voran und ihre Ergebnisse werden weitgehend irreversibel sein.



Die Rahmenbedingungen

Alle Gewässer, von denen hier die Rede ist, sind Bundeswasserstraßen. Der Bund ist gemäß Artikel 89 des Grundgesetzes Eigentümer der früheren Reichswasserstraßen, die er mit eigenen Behörden verwaltet. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wird seit einigen Jahren reorganisiert und im gleichen Zuge wurde das Wasserstraßennetz neu kategorisiert.

Die grundsätzliche Unterscheidung ist heute die zwischen einem Hauptnetz, das primär dem Gütertransport dient, und einem Nebennetz, in dem der Gütertransport nicht mehr die wesentliche Rolle spielt. Von den rund 7.350 Kilometern Binnenwasserstraßen wurden 2.800 Kilometer dem Nebennetz zugeschlagen. Sowohl im Haupt- als auch im Nebennetz sind weitere Unterteilungen vorgenommen worden. Sie sind dafür ausschlaggebend, in welchem Umfang ein Gewässer künftig erhalten oder ausgebaut wird.

Im Bereich der Tideelbe gehören lediglich die Elbe selbst und auf der schleswig-holsteinischen Seite der Unterlauf der Stör zum Hauptnetz, alle anderen Nebenflüsse gehören zum Nebennetz, ebenso die Eider mit dem Gieselaukanal.



Bald nicht mehr zu befahren?
Mündung des Gieselaukanals (rechts) in die Eider
Foto: Jürgen Oetting / Wikipedia

Für die Entwicklung der Gewässer im Nebennetz sind in den kommenden Jahrzehnten zwei Konzepte maßgeblich. Zum einen das „Wassertourismuskonzept“ des BMVI, und zum anderen das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“, das sich in Teilen auch auf das Hauptnetz erstreckt.¹

Die beiden Konzepte greifen ineinander, sie fußen auf Koalitionsvereinbarungen der Regierungsparteien CDU/CSU und SPD. Zukünftig sollen die Anforderungen der Freizeitschifffahrt mit der Renaturierung von Bundeswasserstraßen zusammengeführt werden. Die infrastrukturelle Ausgestaltung der Gewässer soll beiden Zielen folgen, wobei die Priorität von der vorwiegenden Nutzung beeinflusst wird.

¹ Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Schaffung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur – Wassertourismuskonzept, Berlin 2016. Beschluss der Bundesregierung vom 1. Februar 2017, Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“. Deutscher Bundestag, Unterrichtung durch die Bundesregierung, Drucksachen 18/11099, 18/11225 Nr. 5.

Das hat zur Folge, dass ein einheitlicher Infrastrukturstandard nicht für erforderlich gehalten wird.

Im „Wassertourismuskonzept“ wird deshalb zwischen „Freizeitwasserstraßen“ und „naturnahen Wasserstraßen“ unterschieden. An den ersten sollen Wasserbauwerke in einem Umfang erhalten bleiben, der den Verkehr mit motorisierten Sportbooten und Fahrgastschiffen weiterhin zulässt, an den zweiten soll die Infrastruktur nur für muskelbetriebene Boote ausgelegt werden; der Rückbau von Schleusen und Wehren ist vorgesehen. Vor allem diese Gewässer sollen im Rahmen des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ umfangreich renaturiert werden.

Es ist in diesem Zusammenhang beabsichtigt, im Einvernehmen mit den Ländern einen Teil der Freizeitwasserstraßen und die naturnahen Gewässer aus dem Anhang 1 des Bundeswasserstraßengesetzes herauszunehmen und für den Verkehr zu entwidmen.



Die Eider: Nur noch „mittlere Bedeutung“ für Freizeit und Tourismus.

Foto: H. Richter / pixelio.de



Viele Nebenflüsse der Tideelbe sind ohne Gütertransport als Wasserstraße uninteressant.

Foto: H.-W. Schultz / pixelio.de

Das BMVI begründet diese Absicht mit seiner Rechtsauffassung, dass in die hoheitliche Verwaltungszuständigkeit der WSV nur die dem „allgemeinen Verkehr“ dienenden und in Anhang 1 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) aufgeführten Binnenwasserstraßen fallen. Der Begriff des allgemeinen Verkehrs findet sich im Grundgesetz (GG) in Art. 74 Abs. 1 Nr. 21. Er ist jedoch in keiner Rechtsvorschrift bestimmt worden, so dass zu seiner Definition auf die Begründung zum „Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich“ aus dem Jahr 1921 zurückgegriffen wird. Aus der Begründung ergibt sich, dass dem allgemeinen Verkehr diejenigen Reichswasserstraßen dienen, auf denen jährlich eine Gütermenge von wenigstens 50.000 Tonnen transportiert wird, oder von denen dies erwartet wird.

Andere Formen der Schifffahrt als die Frachtschifffahrt sind dort nicht erwähnt. Das BMVI hat allerdings für die Zugehörigkeit zum Hauptnetz die Grenze bei



600.000 Tonnen gezogen. Es gibt demnach auch im Nebennetz Gewässer, die dem allgemeinen Verkehr dienen. Ebenso gibt es dort Gewässer, die das nicht tun, auf denen jedoch ein mehr oder weniger umfangreicher Verkehr stattfindet.

Das BMVI unterscheidet bei den Nebenwasserstraßen im Ergebnis rechtlich drei Fälle.²



Noch gibt es sie: Frachtschiffe auf der Pinnau
Foto: Huhu Uet / Wikimedia

Dem allgemeinen Verkehr dienende Binnenwasserstraßen (Art. 74 Abs 1 Nr. 21 GG; Anlage 1 WaStrG)	Sonstige Bundeswasserstraßen (Art. 89 GG)	Binnengewässer im Eigentum des Bundes
Unterhaltung und Ausbau als Verkehrsweg nach WaStrG (hoheitlich)	WaStrG nicht anwendbar: gesetzessfreie verkehrliche Unterhaltung (hoheitlich)	WaStrG nicht anwendbar
Wasserwirtschaftliche Unterhaltung als Eigentümer nach WHG	Wasserwirtschaftliche Unterhaltung als Eigentümer nach WHG	Wasserwirtschaftliche Unterhaltung als Eigentümer nach WHG
Verkehrssicherung	Verkehrssicherung	Verkehrssicherung

Sämtliche norddeutschen Tidengewässer sind gegenwärtig in der Anlage 1 zum WaStrG aufgeführt. Es ist jedoch allein für die Pinnau bekannt, dass auf ihr bis Uetersen noch ein Gütertransport von über 50.000 Tonnen pro Jahr stattfindet. Die Umstufung der anderen Gewässer zu sonstigen

Bundeswasserstraßen oder bloßen Binnengewässern im Eigentum des Bundes ist nur eine Frage der Zeit. Die Änderung der Anlage 1 des WaStrG ist im „Wassertourismuskonzept“ bereits als ein Vorhaben für die kommende Legislaturperiode vorgesehen.³

² Schäfer, Barbara und Eilts, Meike, Folien zum Vortrag „Bundesverwaltung der Nebenwasserstraßen – Rechtliche und haushaltsrechtliche Rahmenbedingungen“, Veranstaltung des BMVI „Nebenwasserstraßen – Zukunftsperspektive oder Verwaltung zweiter Klasse?“ 31.05.2017, Bonn.

³ „Wassertourismuskonzept“, S. 16.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Unterhaltung und Ausbau unserer Reviere sind kritisch zu sehen, weil die alleinige Berücksichtigung des Güterverkehrs nach der Begründung zum Staatsvertrag von 1921 nicht mehr der Wirklichkeit entspricht. Die Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens hat sich in fast einem Jahrhundert deutlich gewandelt. Eine zeitgemäße Rechtsgrundlage, die sowohl die Fahrgast- als auch die Freizeitschifffahrt berücksichtigt, ist dringend erforderlich.

Das BMVI betont, dass es keinen Verkehrserhaltungsanspruch der Nutzer gäbe. In welchem Umfang in die Infrastruktur eines Gewässers investiert wird, hängt letztlich von einem Wirtschaftlichkeitsnachweis ab. Für diesen Wirtschaftlichkeitsnachweis wurde für die Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße) ein einheitliches Verfahren festgelegt. Es ist im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BWVP) 2030 beschrieben.⁴

Auffällig ist, dass in dem Verfahren ein Nutzenansatz für Freizeitnutzungen gar nicht vorkommt, und nicht minder bedenklich ist, dass Beschäftigungseffekte während der Bau- und Betriebsphase nicht berücksichtigt werden, weil für das Jahr 2030 von Vollbeschäftigung ausgegangen wird. Auf diese Weise bleibt bei Entscheidungen über die Erhaltung und den Ausbau der Wasserstraßen die Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft ausgeblendet.

Die Bewertung im „Wassertourismuskonzept“

Über die eben dargestellte rechtliche Zuordnung hinausgehend, werden im „Wassertourismuskonzept“ des BMVI die Gewässer des Nebennetzes nach ihrer Bedeutung für Freizeit und Tourismus in fünf Klassen eingeteilt. Lediglich für Gewässer mit den Bewertungen „sehr hoch“ und „hoch“ besteht die Aussicht ihrer ausreichenden Unterhaltung. Keines der norddeutschen Tidengewässer fällt in eine der beiden Bewertungsstufen.

Niedersachsen:

Ilmenau, geringe Bedeutung
Este, geringe Bedeutung
Lühe, geringe Bedeutung
Schwinge, sehr geringe Bedeutung
Oste, sehr geringe Bedeutung

Schleswig-Holstein, Elbe:

Pinnau, sehr geringe Bedeutung
Krückau, sehr geringe Bedeutung
Stör, sehr geringe Bedeutung

Schleswig Holstein, Eider:

Eider, mittlere Bedeutung
Gieselaukanal, geringe Bedeutung
Treene (Hafen Friedrichstadt),
sehr geringe Bedeutung

Mit diesen Festlegungen sind alle Gewässer mit Ausnahme der Eider den beiden

⁴ Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung, FE-PROJEKTNR.: 960974/2011, Endbericht für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Essen, Berlin, München, 24. März 2015.

Nutzflächen, an seinen Ufern gab es noch nie irgendeine Infrastruktur. Es liegt auf der Hand, dass an diesem Verbindungskanal keine Freizeitnutzungen stattfinden, seine Bedeutung liegt darin, dass durch ihn die Durchgängigkeit der Eider gewährleistet ist. Da dieser Kanal zu einer Großschiffahrtsstraße führt, die mit kleinen muskelbetriebenen Booten nicht befahren werden kann, wird er im Wesentlichen von seegehenden Yachten benutzt. Nahe liegender Weise werden an der Gieselausleuse deshalb erheblich weniger Fahrzeuge gezählt als auf den Gewässern in Mecklenburg-Vorpommern oder denen um Berlin, wo neben größeren Fahrzeugen regelmäßig große Gruppen von Kanuten unterwegs sind.

Solche Gegebenheiten schließen aus, dass die Anzahl der Schleusungen je erreicht werden könnte, die das BMVI voraussetzt, um einem Gewässer „hohe Bedeutung“ zuzumessen. Es sind 10.000 geschleuste Boote pro Jahr. Seegehende Yachten und Kanus sind Wasserfahrzeuge, bei deren Betrieb unterschiedliche Anforderungen vorhanden sind, die von unterschiedlichen Gewässern besser oder schlechter erfüllt werden. Die Unterschiede nicht zu beachten und undifferenziert verschiedene Freizeitnutzungen gleichzusetzen, kann nicht dazu führen, das breite Spektrum unserer Gewässer für die Entwicklung vielfältiger wassertouristischer und -sportlicher Angebote zu nutzen.

Indikatoren für die „touristische Bedeutung“

Bei seiner Bewertung der Nebenflüsse

der Tideelbe und der Eider hat das BMVI deren Besonderheiten und die damit einhergehende Art und Weise ihrer Nutzung zu wenig berücksichtigt. Die Ausrichtung der Kriterien passt nur eingeschränkt zu Binnenwasserstraßen, die als Seeschiffahrtsstraßen genutzt werden. Sie sind zu sehr von den Verhältnissen an Binnenschiffahrtsstraßen hergeleitet. Das wird auch an Hand der teils identischen Indikatoren für die „touristische Bedeutung“ deutlich:

- Anzahl geschleuster Sportboote
- Anzahl der Charterboote über Bootszeugnisse
- Anbieterdichte für Charterboote
- Anbieterdichte für Kanuverleih
- Anzahl ansässiger Fahrgastschiffe und Fahrgastkabinenschiffe pro Wasserstraße
- Anzahl geschleuster Fahrgast- und Fahrgastkabinenschiffe (Schleusenstatistik).⁸

Zum einen sind nicht alle dieser Indikatoren anwendbar und zum anderen lässt sich für die Nebenflüsse der Elbe mit ihnen die enge Verzahnung mit dem Verkehr auf dem Hauptstrom nicht abbilden.

Die Vernachlässigung des funktionalen Zusammenhangs zugunsten der Einzelbewertung der zum Teil sehr kurzen Nebenflüsse verzerrt das Gesamtbild. Um die infrastrukturellen Entwicklungspotentiale unserer norddeutschen Tidenreviere richtig einzuschätzen, ist eine Neubewertung angebracht, die auf plausibel begründeten regionalen Gebietseinheiten basiert.

⁸ „Wassertourismuskonzept“, S. 11.

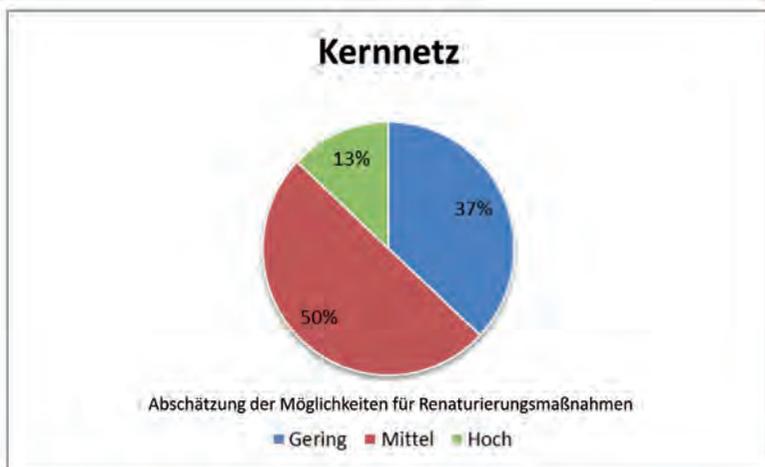


Das „Blaue Band Deutschland“ – eine Chance für die Flüsse

Mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ soll primär die Renaturierung von Fließgewässern und Auen gefördert werden. Das Programm trägt zur Erreichung der Ziele der „Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt“ bei, indem ein „Biotopverbund von nationaler Bedeutung“ gebildet wird. Er soll Fließgewässer miteinander und mit den Küstengewässern vernetzen. Mit ihm werden bei Ausbau, Betrieb und Unterhaltung von Bundeswasserstraßen auch rechtliche Umsetzungsverpflichtungen erfüllt, die sich vor allem aus der Wasserrah-

menrichtlinie (WRRL, Richtlinie 2000/60 EG), der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FHH, Richtlinie 92/43 EWG), dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ergeben. Zum komplexen Inhalt des Programms gehören keineswegs nur ökologische Aspekte, sondern auch solche von Freizeit, Erholung, Tourismus und Hochwasserschutz.⁹

Die Zielvorstellungen des Programms sollen vor allem an den 2.800 Kilometern des Nebennetzes verwirklicht werden. Das Programm sieht ebenfalls Maßnahmen im Hauptnetz vor. Auch wenn dort wegen des Übergewichts der Verkehrsfunktion kein Biotopverbund realisierbar zu sein scheint, ist immerhin die Errichtung von „ökologischen Trittsteinen“ beabsichtigt.



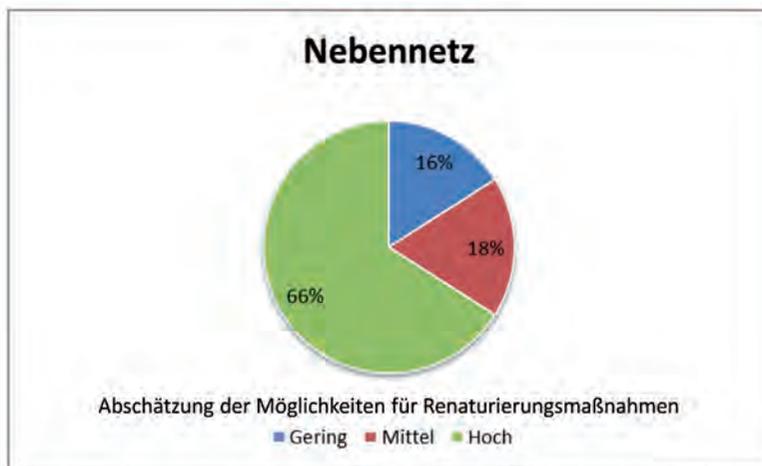
Renaturierungsmöglichkeiten im Kernnetz

⁹ Beschluss der Bundesregierung vom 1. Februar 2017, Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“. Deutscher Bundestag, Unterrichtung durch die Bundesregierung, Drucksachen 18/11099, 18/11225 Nr. 5. Arbeitsgruppe „Fachliche Grundlagen zum Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“, Fachliche Grundlagen“ zum Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“. Hannover, Koblenz u.a. 2016.

Für die Erarbeitung und Umsetzung des Programms haben das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) und das BMVI eine interministerielle Arbeitsgruppe dauerhaft eingerichtet. Die Umsetzung des Programms setzt organisatorische und rechtliche Veränderungen voraus. Sie betreffen vor allem die WSV, der mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ neue Aufgaben zugewiesen werden. Sie soll an den Bundeswasserstraßen für die Renaturierung zuständig sein. Unklar ist bisher noch, welche Kompetenzen dem Bund und welche den Ländern zukommen. Diesbezüglich gibt es zwischen Bund und Ländern unterschiedliche Auffassungen. Aus ihnen resultierten schon in der Vergangenheit trotz der Neufassung des Wasserhaushaltsgesetzes, die

dem Bund im Jahr 2010 die Zuständigkeit für die ökologische Durchgängigkeit und die wasserwirtschaftliche Unterhaltung der Bundeswasserstraßen zuwies, Verzögerungen bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie. In Übereinstimmung mit der älteren Rechtsprechung vertrat die WSV lange die Meinung, dass für sie nur Maßnahmen zulässig seien, die einen Bezug zum Verkehr haben. Mit Blick auf die Zukunft ist in der kommenden Legislaturperiode eine rechtliche Neuregelung vorgesehen.

Mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ wird eine gesamtheitliche Betrachtung von Flusslandschaften möglich, die zu einer naturverträglichen Entwicklung der Bundeswasserstraßen führen kann.



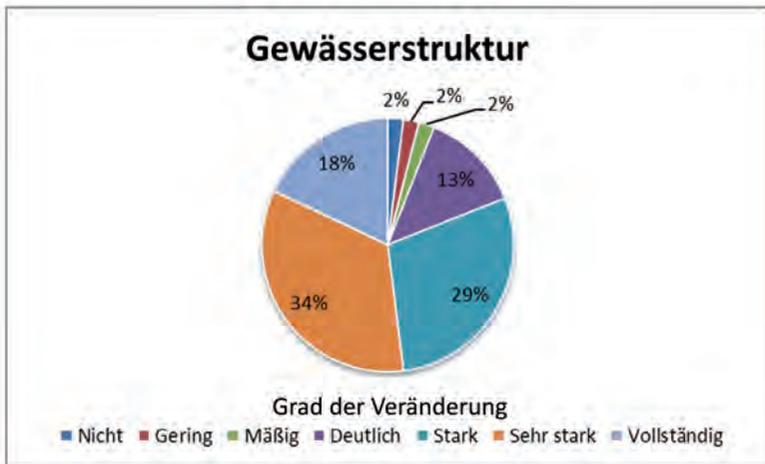
Renaturierungsmöglichkeiten im Nebennetz¹⁰

¹⁰ Nach Esser, Birgit, Folien zum Vortrag „Das Blaue Band – Ein integrativer Ansatz für die nachhaltige Entwicklung der Wasserstraßen und Auen“, 2. Statuskonferenz Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“, 17.05.2017, Berlin.

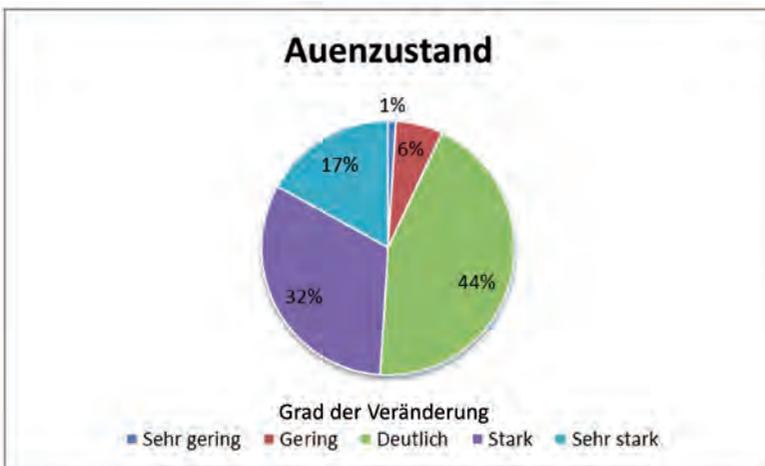


Eine solche Betrachtungsweise lässt die heute an den Gewässern bestehenden Defizite schnell erkennen. Vordergrundig handelt es sich um ökologische Beeinträchtigungen der Gewässer und

ihrer Auen; bei näherem Hinsehen zeigt sich jedoch oft, dass sie zugleich Beeinträchtigungen der Nutzung sind. So sind zum Beispiel entlang der Tideelbe, besonders nach der Sturmflut 1962, durch



Bewertung der Gewässerstruktur



Verteilung der Zustandsklassen rezenter Auen ¹¹

¹¹ Nach Bundesprogramm, S. 8.

Verkürzungen der Deichlinie, Abdeichungen und die Vorverlagerung von Sperrwerken Flächen verschwunden, die einerseits dem dynamischen Naturgeschehen zur Verfügung standen und andererseits in der Vergangenheit das Gebiet zu einem bevorzugten Segelrevier für Jollenkreuzer machten. Es ist deshalb zu begrüßen, dass es nun ein langfristig angelegtes Konzept gibt, mit dem ein integrativer Ansatz für die Entwicklung der Fließgewässer umgesetzt werden soll.

Wichtig ist allerdings, dass dieser Anspruch ernst genommen wird. Nutzeransprüche und die Hebung der Gewässerqualität durch Renaturierungsmaßnahmen sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden, sondern von den Akteuren im Dialog zusammengeführt. Ebenso wichtig ist, dass das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ für das BMVI nicht zum Vehikel für die „Entsorgung“ ungeliebter, weil kostspieliger Wasserstraßen wird.

„Blaues Band“ und norddeutsche Tidengewässer

Die norddeutschen Tidengewässer werden grundsätzlich vom Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ erfasst. Tatsächlich sind für sie bisher jedoch keine Vorhaben ausgewiesen worden. Das Bundes-

programm und die „Fachlichen Grundlagen“ knüpfen nämlich geographisch an den Untersuchungsbereich des „Auenzustandsberichts“ aus dem Jahr 2009 an.¹² In ihm fanden Tidengewässer keine Berücksichtigung. Gegenwärtig sind über die Tidengewässer keine Informationen vorhanden, die denjenigen, die in den „Fachlichen Grundlagen“ verarbeitet wurden, gleichwertig wären; wann für Tidengewässer im Rahmen des Programms „Blaues Band Deutschland“ Aussagen formuliert werden können, ist deshalb unbestimmt.¹³ Auf absehbare Zeit werden die Nebenflüsse der Tideelbe und ebenso die Eider von den Chancen des „Blauen Bandes“ nicht profitieren können. Erörterungen ihrer Zukunft müssen deshalb primär im Kontext des „Wassertourismuskonzepts“ gesehen werden. In welchem Maß dessen ungeachtet Argumente aus dem integrativen Ansatz des „Blauen Bandes“ Eingang in die Debatte um die Entwicklung dieser Gewässer finden können, bedarf der Klärung. Auf die schlechte Beurteilung im „Wassertourismuskonzept“ und die daraus folgende Bedrohung der Erhaltung für die Freizeitschifffahrt wurde bereits eingegangen.

Finanzierungsansätze und Verlust der Schiffbarkeit

Zur Erinnerung: Um das Bundeswasserstraßennetz in seinem heutigen Umfang für

¹² Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit / Bundesamt für Naturschutz, Auenzustandsbericht. Flaussauen in Deutschland, Berlin und Bonn 2009.

¹³ Mündliche Mitteilung von Herrn Dr. Andreas Anlauf, Bundesanstalt für Gewässerkunde, während der 2. Statuskonferenz Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“, 17.05.2017, Berlin.



Bauwerke / Alter	älter als 40 Jahre	älter als 80 Jahre
Schleusen	circa 85 %	circa 45 %
Wehre	circa 75 %	circa 25 %
Düker	circa 50 %	circa 25%

Tabelle 2: Altersstruktur der Wasserbauwerke im Gesamtnetz ¹⁵

den Verkehr zu erhalten, wären bis etwa 2025 für Wasserbauwerke Ersatzinvestitionen von rund 6,6 Milliarden Euro nötig. Der Betrag verteilt sich auf Schleusen und Hebewerke mit 4,0 Milliarden Euro, auf Wehre mit 1,2 Milliarden Euro und auf Düker, Pumpwerke und Brücken mit 1,4 Milliarden Euro.¹⁴ Wasserbauer gehen davon aus, dass bei normaler Unterhaltung die durchschnittliche Nutzungsdauer 80 Jahre beträgt.

Diese Zeit ist bei vielen Bauwerken längst überschritten. Besonders an den Nebenwasserstraßen ist die Lage dramatisch. Dort beträgt der Altersmittelwert der Schleusen 105 Jahre.

Die Finanzmittel für den Abbau der Erhaltungsrückstände im Gesamtnetz kann oder will der Bund nicht aufbringen. Der Deutsche Bundestag wird keine 6,6 Milliarden Euro zur Verfügung stellen.

Im Haupt- und Nebennetz kommen im Ganzen rund 5.300 Kilometer Flussstrecke für Maßnahmen des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ in Frage. Würden sämtliche Möglichkeiten des Programms ausgeschöpft werden, entstünde hierdurch in den kommenden 30 Jahren ein Investitionsbedarf von 19 Milliarden Euro und bei Durchführung aller als prioritär betrachteten einer in Höhe von 3,5 Milliarden Euro.¹⁶ Tatsächlich wird im Beschluss der Bundesregierung aber ein erheblich kleinerer Investitionsumfang angekündigt. Es heißt dort: „Wird davon ausgegangen, dass die Hälfte der als prioritär eingeschätzten Renaturierungsmöglichkeiten an Wasserstraßen realisierbar sind, wäre ein Mittelansatz von jährlich 50 Millionen Euro erforderlich [...] Hinzu käme der Mittelbedarf zur Finanzierung eines Förderprogramms für Flächen in Auen, die sich nicht im Bundeseigentum befinden [...]“¹⁷

14 Aster, Detlef, Folien zum Vortrag „Das ‚Blaue Band‘ als Chance für die Bundeswasserstraßen“, 1. Statuskonferenz Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“, 08.12.2015, Bonn.

15 Nach Witte, Hans-Heinrich, Folien zum Vortrag „Das Blaue Band: Zukunftsperspektive für die Wasserstraßen des Bundes“, 2. Statuskonferenz Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“, 17.05.2017, Berlin.

16 Bundesprogramm, S. 10f.

17 Bundesprogramm, S. 11.

Die maximal möglichen, sinnvollen Renaturierungen müssten zum Teil im Hauptnetz stattfinden, was wegen der Interessen der Frachtschifffahrt und anderer industrieller und kommerzieller Nutzer nicht geschehen wird. Auch wenn man das in Betracht zieht, so bleibt angesichts der genannten Zahlen dennoch der Eindruck, dass von den 2.800 Kilometern des Nebennetzes größere Strecken schließlich nur rückgebaut und dem motorisierten Verkehr entzogen werden, anstatt sie planvoll zu renaturieren.

Ökonomisch bewirkt die zusammen mit Renaturierungsmaßnahmen beabsichtigte Absenkung des Infrastrukturniveaus durch den Rückbau von Wasserbauwerken für die WSV eine beträchtliche Entlastung. Die finanzielle Entlastung fällt umso größer aus, je weniger im Nebennetz auf die Ansprüche der Sportschifffahrt und des motorisierten Wassertourismus Rücksicht genommen wird. Ein großes Augenmerk wird deshalb im Einzelfall darauf zu richten sein, ob nur beabsichtigt wird, Infrastruktur zu reduzieren, oder ob auch die Option besteht, die Verkehrsfunktion mit einem integrierten Gewässermanagement, zu dem ein ökologisch angepasster Wasserbau gehört, in Übereinkunft mit den Nutzern zu stützen. Nur das letztere gewährleistet, dass das Potential von sportlicher und touristischer Freizeitnutzung für die Erholung der Menschen und für die Stärkung der regionalen Wirtschaft zum Tragen kommt.

Die Befürchtung, dass aus unserer Sicht

relevante Teile des Nebennetzes für die motorisierte Freizeitschifffahrt verloren gehen könnten, wird nicht kleiner, wenn im Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ zunächst zu lesen ist: „Aus wirtschaftlichen Gründen ist es geboten, bei fehlendem verkehrlichen Bedarf und geringer Freizeitnutzung Ersatzinvestitionen im Netz der Nebenwasserstraßen zu prüfen. Bei geringer Freizeitnutzung kann der Rück- oder Umbau bestehender Wehr- oder Schleusenanlagen mit Renaturierungsmaßnahmen verknüpft werden.“¹⁸

Es ist kaum zu erwarten, dass Wasserbauwerke im Nebennetz die Prüfung nach dem weiter oben erwähnten Verfahren für den Wirtschaftlichkeitsnachweis aus der Bundesverkehrswegeplanung 2030 bestehen könnten.

Die Befürchtung, dass aus unserer Sicht relevante Teile des Nebennetzes verloren gehen könnten, verringert sich auch nicht, wenn es im Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ unter dem Titel „Umbau und Rückbau“ nur wenig später heißt: „Unser Leitbild ist: Nicht mehr benötigte Infrastrukturen der Bundeswasserstraßen werden soweit möglich und sinnvoll rückgebaut. Grundsätzlich wird der Umbau oder Rückbau von Anlagen und Bauwerken mit weiteren Renaturierungsmaßnahmen, die von Kooperationspartnern (z.B. Ländern, Kommunen, Stiftungen oder Verbänden) durchgeführt werden, verknüpft. Für Nebenwasserstraßen führt dies zu neuen Konzepten (Entwicklungskonzepten).

¹⁸ Bundesprogramm, S. 11 f.



Unsere Ziele sind:

– Bis zum Jahr 2050 ist die nicht mehr benötigte Infrastruktur im Gesamtnetz der Bundeswasserstraßen in Verbindung mit Renaturierungsmaßnahmen rück- oder umgebaut.

– Die Nebenwasserstraßen sind bis zum Jahr 2050 auf der Grundlage von Entwicklungskonzepten anderen gesellschaftlichen Aufgaben zugeführt.“¹⁹

Die Beurteilung, welchen Umfang die Freizeitnutzung hat und welches Infrastrukturniveau ausreicht, wird für die Gewässer des Nebennetzes aus dem „Wassertourismuskonzept“ übernommen. Inwieweit von diesen Vorgaben bei der Erarbeitung der vorgesehenen regionalen Entwicklungspläne abgewichen werden darf, ist unklar. Ebenfalls unklar ist, was geschieht, wenn der Bund keine Kooperationspartner findet.

Möglicherweise werden vorhandene, aber nicht mehr betriebssichere Wasserbauwerke dann aus dem Betrieb genommen und erforderlichenfalls rückgebaut, ohne dass weiteres geschieht. Die Schleuse Strohbück, die Schleusen an der Ilmenau oder vielleicht demnächst die Gieselauschleuse könnten beispielhaft sein.

Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ erscheint als ein ambivalentes Vorhaben. Mit ihm wird endlich eine Sichtweise auf die Gewässer



Quelle: Wikipedia

Die dauerhaft trocken gelegte Kammer der Schleuse Strohbück

vorge stellt, die dynamische, naturnahe Flusslandschaften in den Blick nimmt.

Unbezweifelbar ist der ökologische und gesellschaftliche Gewinn, wenn in den Flüssen nicht nur Verkehrswege – Wasserstraßen – und Vorfluter gesehen werden. Maßnahmen, die historische Fehler des Umgangs mit den Gewässern korrigieren und das neue Paradigma praktisch umsetzen, kann man nur begrüßen. Zugleich bleibt jedoch bei etlichen der zu erwartenden Einschränkungen für die Freizeitschifffahrt die Unsicherheit bestehen, ob dem schlichten ökonomischen Zweck, Kosten zu reduzieren, nicht einfach ein schönes Mäntelchen umgehängt wird.

¹⁹ Bundesprogramm, S. 13.

Handlungsbedarf – Thesen

I
Im Gebiet der Tideelbe und an der Eider werden die Reviere nur durch das koordinierte Handeln von Akteuren aus Wassersport und Wassertourismus, aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Umweltschutz dauerhaft zu erhalten sein. Um der Entwicklung nicht ausgeliefert zu sein, brauchen wir eigene Vorstellungen für die Zukunft unserer Reviere. Wir brauchen ein Konzept, das die Interessen der verschiedenen Akteure bündelt.

II
Schlickeintragungen in den Unterläufen, Sandeintragungen in den Oberläufen, Landwirtschaftschemikalien, ein streckenweise nicht mehr zeitgemäßer Ausbau der Ufer und überalterte Wasserbauwerke führen dazu, dass sich ein Teil der von uns genutzten Gewässer in einem miserablen und unattraktiven Zustand befindet, dass Nutzungsmöglichkeiten schon jetzt eingeschränkt sind. Unsere Reviere brauchen in verkehrlicher, ökologischer und touristischer Hinsicht eine dauerhafte Aufwertung, nicht aber die Abschaffung als Gewässer „geringer“ oder „sehr geringer“ Freizeitbedeutung.

III
Im Gebiet der Tideelbe und an der Eider gibt es ein breites Spektrum kulturgeschichtlicher und kultureller Highlights. Städte wie zum Beispiel Lüneburg oder Tönning, Friedrichstadt oder Uetersen, Stade oder Elmshorn haben eine Geschichte, die eng

mit den Flüssen verbunden ist, an denen sie liegen. Die Einbindung der Flüsse in den regionalen Tourismus ist unterschiedlich stark ausgeprägt. Lebendige Flüsse mit guter Erreichbarkeit und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten sind ein wichtiges Element lebendiger Regionen. Ihr Beitrag zur Stärkung der regionalen Wirtschaft könnte größer sein, wenn das „nasse Potential“ überall systematisch ausgeschöpft würde. Eine Voraussetzung hierfür ist die Erhaltung der Gewässer als schiffbare Wasserstraßen.

IV
Um handlungsfähig zu werden, müssen wir informiert sein. Für ein tragfähiges Entwicklungskonzept brauchen wir eine Bestandsaufnahme der Ist-Situation in infrastruktureller, ökologischer, verkehrlicher und touristischer Hinsicht. Wir müssen die Nutzung der Gewässer quantitativ und qualitativ beschreiben. Wir müssen wissen, wo es welche Angebote von Vereinen oder kommerziellen Anbietern gibt. Wir müssen Kenntnis der wirtschaftlichen Effekte haben, die hier von Wassersport und Wassertourismus generiert werden.

V
Wir müssen klären, ob Akteure aus Wassersport und Wassertourismus, aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Umweltschutz an einer gemeinsamen Plattform für den Erhalt der Reviere interessiert sind.

Veröffentlichungen – Druckschriften – Hintergrundinformationen



Bundesprogramm Blaues Band Deutschland
Eine Zukunftsperspektive für die Wasserstraßen
– beschlossen vom Bundeskabinett am 1. Februar 2017

Download: www.blaues-band.bund.de



**Fachliche Grundlagen
zum Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“**

Download: www.bmvi.de



Gesamtkonzept Elbe

Strategisches Konzept für die Entwicklung der
deutschen Binneneibe und ihrer Auen

Download: www.gesamtkonzept-elbe.bund.de



Wassertourismuskonzept

Schaffung der organisatorischen, personellen und
finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der
wassertouristischen Infrastruktur

Download: www.bmvi.de

Veröffentlichungen des KYCD

07-2015: Schifffahrt auf der Elbe: Wird der zweitgrößte Fluss lahmgelegt?

12-2015: Offener Brief an Minister Dobrindt – Zukünftige wassersportliche
und -touristische Nutzung von Bundeswasserstraßen

03-2016: Gefährdete Reviere – Die Eider vor dem Aus?

03-2016: Befürchtungen werden wahr – zum „Wassertourismuskonzept“
des Bundesverkehrsministers

05-2016: Infrastrukturplanung – Die Zukunft der Bundeswasserstraßen

08-2016: Bundesministerium veröffentlicht „Wassertourismuskonzept“

10-2016: Die Nebenflüsse der Untereibe – Kandidaten für die Stilllegung

11-2016: Das Wassertourismuskonzept gefährdet die Eider

02-2017: Kabinett beschließt Bundesprogramm Blaues Band Deutschland

05-2017: Wassertourismuskonzept und Blaues Band Deutschland

06-2017: Das „Gesamtkonzept Elbe“ – Eine Perspektive für den Fluss

Direktlinks zu den Dokumenten finden Sie unter www.kycd.de in der Rubrik „Interessenvertretung“