

Gemeinsame Erklärung der Freizeit- und Sportschifffahrt an der Unterweser

Die Anpassung der Weser ist im Jahr 2000 von den Ländern Bremen und Niedersachsen beantragt worden, um die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit sowohl der Bremischen Häfen als auch des Braker Hafens zu gewährleisten. Die damit verbundenen Vorteile stehen in engem Zusammenhang mit einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung, mit dem Erhalt der globalen Wettbewerbsfähigkeit und mit dem Erhalt bzw. der Schaffung von Arbeitsplätzen. Darüber hinaus bestehen die gesetzlichen Anforderungen aus dem Wasserstraßenausbaugesetz und dem Bundesverkehrswegeplan 2030, die zu erfüllen sind.

Doch wie die seit 1883 durchgeführten Weseranpassungen zeigen, ergaben sich auch negative Auswirkungen, die verschiedene Bereiche der Unterweser betreffen. Zu diesen negativen Auswirkungen zählen:

- Eine zunehmende Versalzung durch eine flussaufwärts wandernde Brackwasserzone,
- die Verschlickung der Weserstrände in Nordenham,
- die Verschlickung der Zufahrt zum Fedderwardsieler Hafen,
- ein erhöhtes Schlickaufkommen in den Sportboothäfen und
- erhöhtes Schlickaufkommen in den Nebenarmen, was eine Einschränkung der Nutzbarkeit durch die Freizeitschifffahrt bedeutet.

Die Sport- und Freizeitschifffahrt entlang der Weser besteht aus 23 Wassersportvereine mit 740 Schiffs- und Liegeplätzen und ca. 1.900 Mitgliedern. Die negativen Auswirkungen belaufen sich derzeit als Baggerarbeiten jährlich auf ca. 85.000 Euro, weitere ca. 10.000 Euro sind Aufwendungen, die in Eigenleistung erbracht werden. Für die Genehmigungen und Probenentnahmen des Baggergutes sind turnusmäßig zurzeit ca. 15.000 Euro aufzuwenden.

Aus diesem Grund fordern die Wassersportvereine an der Unterweser, die die positiven Aspekte einer Weseranpassung für die Bremischen Häfen und den Braker Hafen anerkennen, dass die für sie negativen Auswirkungen adäquat reduziert, vermieden oder geeignet ausgeglichen werden. Als konkrete Anforderungen sind zu benennen (ausführlichere Erläuterung siehe Anhang):

- Ausgleichs-, Ersatz- und Kompensationsmaßnahmen für die negativen Auswirkungen der vorangegangenen Weseranpassungen sind nicht mit der aktuellen Weseranpassung zu verknüpfen
- Negative Auswirkungen der vorangegangenen Weseranpassungen sind damit unabhängig von der aktuellen Weseranpassung anzuerkennen und auszugleichen, dazu zählen:

- Planung und Umsetzung von Maßnahmen für die Gewährleistung einer schiffbaren Schweißburg für die Freizeitschiffahrt
- Reduzierung bzw. Vermeidung der Verschlickung der Sport- und Freizeithäfen entlang der Weser sowie
- Entwicklung einer nachhaltigen und dauerhaften Lösung, damit die Sport- und Freizeitschiffahrt
 1. Ihr Revier,
 2. Ihre Häfen nutzen und
 3. der unter den aktuellen Umständen nicht mehr durchzuführende Jugendarbeit anbieten können.

Die Wassersportler wünschen sich einen offenen und konstruktiven Dialog zwischen den verschiedenen Akteuren sowie den Betroffenen, um zu einer für alle Seiten einvernehmlichen und geeigneten Lösung zu kommen.

Die Zeit für die Erarbeitung eines solchen Lösungsansatzes ist durch die Neubearbeitung des Planfeststellungsverfahrens gegeben.

Nur gemeinsam kann die Zukunftsfähigkeit für die Sport- und Freizeitschiffahrt entlang des Weserreviers entwickelt und gesichert werden.

Regionalverband Segeln Weser-Ems

Im Seglerverband Niedersachsen

Revier Unterweser

Dr. Ing. Werner Helle

Anhang zur gemeinsamen Erklärung

Schlick-Problematik

Die größten Verschlickungsprobleme zeigen sich in den Yachthäfen, die weder ein Entwässerungssiel noch einen Spülteich im Hinterland haben. Bei diesen ist eine fast gleichmäßige Zunahme der Verschlickungstendenz zu beobachten. In den Sportboothäfen, die an einem Entwässerungssiel liegen, wird die Fahrrinne (Hafenzufahrt) regelmäßig gespült und damit einigermaßen tief gehalten, doch die in den strömungsberuhigten Seitenbereichen befindlichen Bootsliegeplätze verschlickten extrem. In einigen Sportboothäfen können die vorhandenen Räumschiffe diesen Bereich nicht mehr anfahren, um den Schlickauftrag zu bearbeiten.

Die Wassertiefen in der südlichen Schweiburg nehmen kontinuierlich ab und sind extrem verschlickt. Durch den Leitdamm im südlichen Bereich wird das ablaufende Wasser an der südlichen Mündung der Schweiburg vorbeigeführt. Dadurch erhöht sich die Schwebstoffablagung. Somit ist die südliche Ausfahrt in die Weser ein Gefährdungsbereich für die Sportschifffahrt. Darüber hinaus führt die erhöhte Strömungsgeschwindigkeit in der Fahrrinne der Weser zu einer zeitgleichen Befüllung der Schweiburg von Norden und Süden. Damit sind die Verschlickungstendenzen dort am höchsten, wo der von Norden und der von Süden kommende Flutstrom aufeinandertreffen.

Durch Untiefen und den immer schmäler werdenden Schifffahrtsweg meiden immer mehr Wassersportler dieses Revier.

Wassertourismus und Sportboothäfen

Die touristischen Anreize für die Freizeitschifffahrt in Form von ausreichend Tiefgang an den Liegeplätzen für Tagesgäste, für Ausflugsschiffe (z.B. Kulturdenkmal Dielenschiff „Hanni“) und für die Gastronomie, deren Gäste auch von der Landseite kommen, verlieren durch die zunehmende Verschlickung der Sportboothäfen an Attraktivität. Die Verschlickung der kleineren Yachthäfen führt auch dazu, dass viele größere Yachten in andere Häfen mit sicherer Zufahrt und größerer Wassertiefe abwandern.

Bauwerke

Die Schleuse in Elsfleth wird im Grundbereich durch die höhere Strömungsgeschwindigkeiten in der Weser unterspült, wodurch auch der Deich gefährdet wird. Für mögliche zukünftig auftretende Schäden muss die Haftungsfrage geklärt werden.

Vereins- und Jugendarbeit

Durch die erhöhte Strömungsgeschwindigkeit ist eine Jugendarbeit mit Jollen auf der Weser kaum noch zu verantworten bzw. diese ist – wie an