

Ein Meer an Themen

Weseranpassung, Verschlickung der Seitenarme, neue Befahrensregeln für das Wattenmeer und viele Detailinformationen aus dem Revier: Beim zweiten WSV-Gesprächskreis Freizeitschiffahrt im Online-Format sind die Teilnehmer offensichtlich schon an das digitale Diskutieren gewöhnt.

Manchmal lohnt es sich, bei Behördenchefs auf die Zwischentöne zu achten und selbst weiter zu denken. Dr. Torsten Stengel, Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Weser-Jade-Nordsee, spricht beim Verfahrensverlauf für die nächsten Planungsrunden der Weservertiefung auch von den Wahlen, die in dieser Zeit anstehen: In diesem Jahr werde in Niedersachsen gewählt, im kommenden in Bremen. Antragsteller für die Außenweservertiefung ist das Land Bremen, für die Flussvertiefung bis Brake das Land Niedersachsen. Beide Schritte sind bekanntermaßen keine Lieblingsprojekte der grünen Parteibasen und der ihnen zugewandten Organisationen.

Dr. Stengel kommentiert das so jedoch nicht, spricht aber gleichwohl davon, dass das WSV die beiden Maßnahmen und ihre Folgen in Summe untersuchen müsse – sollte das Schwerlastterminal OTB auch gewünscht werden von der Politik, käme auch das noch obendrauf: „Und sollte es zu einem Projekt größere Wendestelle vor dem Containerterminal kommen, müssten wir sicher auch dies noch in die Untersuchungen mit einbeziehen.“ Klingt nach ziemlich vielen Möglichkeiten für ein Scheitern der Projekte auf dem Klageweg, wie vom BUND schon im ersten Anlauf erreicht.

Einem solchen Scheitern der Projekte auf dem Rechtsweg könnte allerdings von der Politik ein Riegel vorgeschoben werden, würden die Weseranpassungen in Gesetzesform vom Bundestag verabschiedet nach einem Einvernehmen mit den Ländern, so Stengel: „Aber das wird frühestens in zwei Jahren entschieden, und man kann ahnen, dass auch die Bundesregierung hier nicht unbedingt einig sein wird.“ In der die Grünen ja auch mitregieren, aber auch das sagt Stengel nicht.

Zum Stand des Verfahrens: Das WSA Jade-Weser-Nordsee hat nach ersten Anhörungen Anfang November und am 14. März jetzt die sogenannte „Einleitung des vorbereitenden Verfahrens“ bei ihrer Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Bonn vorgenommen. Jetzt wird der Untersuchungsrahmen offiziell festgelegt, bevor dann am 11. Mai ein sogenannter Scooping-Termin für die Verbände in einem großen Raum in Bremerhaven stattfinden soll. Torsten Stengel schätzt, dass es danach mindestens ein Jahr dauern wird,

bis verschiedene Umweltgutachten vorliegen. Bei weiteren Erörterungsterminen 2023 oder 2024 werde dann die weitere Planung vorgestellt.

Holger Wesemüller, als Umweltschützer in verschiedenen Gremien an der Küste aktiv, gibt mit seinen Wortbeiträgen dann schon einmal eine ganze Liste an Hausaufgaben an die WSV: Die Kosten und die Art der Schlickbeseitigung müssten mit in die Maßnahme eingerechnet werden, damit man keine Überraschungen wie beim Elbeschlick aktuell erlebe. Fragen einer möglichen Hafenkooperation von Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg sollten als Alternative zu Flussvertiefun-

WSV-Gesprächskreis Freizeitschiffahrt beschäftigte sich u.a. mit Weseranpassung, Verschlickung und Befahrensregeln für das Wattenmeer

gen geprüft werden. Stengel meint dazu, dass dies eine Rolle spielen werde, aber auf anderer Ebene als der der WSV gelöst werden müsse – und spielt diesen Ball damit schon einmal zurück in Richtung Politik.

Wie Holger Wesemüller spricht auch Werner Helle von den Wassersportlern in Nordenham offen die Verschlickung der Weser-Seitenarme an, die schon durch die bisherigen Weservertiefungen zugenommen habe. Konkretes Beispiel: Der Schweiburg-Nebenarm der Weser verschlicke im südlichen Teil, beklagt Helle und bittet um tieferes Wasser gerade für die Segler. Jörn Karweit, Nautiker beim WSA Bremerhaven, berichtet von einer Firma, die mit dieser Aufgabe eigentlich bis Mai fertig werden sollte. Durch den Unfall einer Klappschute werde sich das aber noch bis in den Juni hineinziehen. Torsten Stengel ergänzt, dass das WSA gehalten sei, die nördliche Schweiburg freizuhalten für die Vorflut. Bei mittlerem Wasser soll demnach die Motorbootfahrt mit geringem Tiefgang möglich sein.

Die neuen Befahrensregeln des Wattenmeers werden Thema in der Online-Konferenz, und da ist die Antwort von Jörn Karweit zum Stand des Verfahrens eine Überraschung: „Im zweiten Quartal soll die Novellierung der Befahrensregeln stattfinden. Aber wir sind da nicht eingebunden. WSA-Chefnautiker Stephan Hellwig fügt hinzu: „Wir sind da genauso gespannt wie Sie!“

Gute Nachrichten verbreitet indes Iris Bornhold, Vorsitzende der Interessenvertretung der Wattfahrer, Soltwaters, zur neuen Betonung im Wurster Arm bis zur Tegeler Plate. Dort sind die grünen Tonnen eingezogen und eine ganze Reihe mehr an roten Tonnen ausgelegt worden. Bornhold: „Das ist schön, dass sie enger liegen. Das war vorher spannend, die Tonnen zu finden.“

Zum Deutschen Schifffahrtstag wird sich Ende September eine bisher nie gesehene Flotte von Spezialschiffen ab 8.30 Uhr auf Parade-fahrt von Bremen nach Bremerhaven begeben. Bremerhavens WSA-Nautiker Jörn Karweit weist noch einmal auf diese geplante große Schiffsparade zum Deutschen Schifffahrtstag am 30. September dieses Jahres hin. Er empfiehlt Wassersportlern einen Besuch auf der Internetseite zur Veranstaltung deutscher-schifffahrtstag.de, über die auch die Anmeldung der Sportboote erfolgt: „Sie sind alle eingeladen, mit ihren Booten zu

kommen und mitzufahren.“ Was umgehend einen Einwand von Norbert Köhler vom Landekanuverband erzeugt: „Kanuten ist von einer Teilnahme abzuraten.“

Die Havarie des 400 Meter langen Containerschiffs „Mumbai Maersk“ in der Wesereinfahrt Anfang Februar ist auch ein Thema beim Informationstag Freizeitschiffahrt. WSA-Leiter Dr. Torsten Stengel verweist auf Sicherheitsregeln, die schon heute für die Riesenschiffe auf der Weser gelten: „Es gibt Begegnungsverbote, Konzepte mit der Schleppschiffahrt und Absprachen mit den Lotsen, wie zu verfahren ist bei diesen Schiffsgrößen. Und das hat sich auch bewährt, dass da intensiv überwacht wird. Unsere Verkehre sind so relativ sicher.“

Als die „Mumbai Maersk“ auf der Schüttstelle vor der Einfahrt ins Weserfahrwasser festgekommen sei, habe man umgehend Schlepper zum Havaristen geschickt und eine enge Kooperation mit dem Havariekommando in Cuxhaven begonnen, das die Gesamteinsatzleitung übernommen habe. Auch WSA-Peilschiffe und Sicherungseinheiten waren im Einsatz: „Und letztlich ist es allen Beteiligten wieder geglückt, diesen Vorfall erfolgreich abzuwickeln. Das Sicherheitssystem an unserer Küste funktioniert.“

Holger Wesemüller ist als Wattenmeermann interessiert an Details zum Unfall im Fährhafen der Insel Wangerooge am 3. März. WSA-

Nautiker Stephan Hellwig hält umgehend einen kleinen Vortrag zu den nautischen Gegebenheiten im Wattenmeer, klar adressiert an die Nautikerin, die sich praktisch direkt in der Hafeneinfahrt von Wangerooge festgefahren hatte: „Die Tide ist nicht so hoch aufgelaufen wie sonst, was vorhergesagt war. Es herrschte Starkwind aus Osten, so dass stark vorgehalten werden musste, da war traversieren angesagt.“ Aber das Schiff sei vom Kurs abgekommen und so zwischen Fahrwassermarkierung und Molenkopf festgekommen. Eine Hafennähe, die immerhin die Bergung der 95 Passagiere vereinfachte.

Und wie ist der Stand bei der Kampfmittelbeseitigung im WSA-Gebiet Weser-Ja-

de-Nordsee? Auch die letzte Frage des Tages steuert Holger Wesemüller bei und fragt nach einer Sanierungskampagne des Meeresbodens durch den Bund. WSA-Nautiker Stephan Hellwig kann dem Umweltschützer da wenig Hoffnung machen: „Wir sind dabei. Aber beispielsweise die ganze Jade ist Verdachtsgebiet. Und wir sind auch nicht begeistert, dass Schifffahrt auf verseuchtem Grund stattfinden muss. Aber es ist einfach so irre viel Munition, was da nach dem zweiten Weltkrieg verklappt worden ist, dass wir dem nicht so einfach Herr werden können.“ Einen komplett von Kampfmitteln geräumten Meeresboden werde er zu Lebzeiten nicht mehr erleben.

(Volker Kölling)