



## **Hessischer Landesverband Motorbootsport e.V.**

Mitglied im Deutschen Motoryachtverband

Mitglied im Landessportbund Hessen

### **Stellungnahme zum Maßnahmenprogramm Hessen**

Die Stellungnahme bezieht sich auf Aussagen im

„Maßnahmenprogramm Hessen“ (Stand: Dezember 2008) –

Auszug aus Kap. 2.2.3 betr. Schifffahrt auf den Bundeswasserstraßen in Hessen, „keine Kostendeckung durch Freizeitnutzung von Lahn, Fulda, Werra“.

sowie ähnliche Aussagen in Detailpapieren (z.B. zum Rückbau der Lahn).

Der Text gibt in mehrfacher Hinsicht zu erheblichen Bedenken Anlass.

Die pauschale Aussage, an den genannten Wasserstraßen für die Freizeitnutzung seien die „negativen Auswirkungen durch Uferverbau und Aufstauungen teilweise größer als der volkswirtschaftliche Nutzen für Freizeit und Erholung“, ist nicht begründet, der Text lässt nicht einmal andeutungsweise erkennen, auf welchen Tatsachen die Aussage beruht. In ihrer undifferenzierten Allgemeinheit gibt diese Aussage Anlass zu grundlegender Kritik.

#### **Bewertungsgrundlagen unklar**

Wie will man die „Kosten“ des Ausbaus und der Stauhaltung mit monetären Vorteilen von Freizeit und Erholung vergleichen? Liegen zu den Vorteilen von Freizeit und Erholung Angaben vor, evtl. aufgrund einer Erhebung oder zumindest einer realitätsnahen Schätzung? Gibt es belastbare Angaben zu den „Kosten“ des Uferverbaus und der Stauhaltung? Erinnerung sei daran, dass die Schiffbarmachung der Flüsse im Hinblick auf die Berufsschifffahrt erfolgt ist und sich damit im Laufe der Jahrzehnte amortisiert haben dürfte; es blieben also die Kosten für den laufenden Unterhalt. Wie hoch sind diese, liegen dazu reale Angaben vor?

Aus der Lahnstudie (1996), vom Wassersport professionell konzipiert und durchgeführt, wissen wir immerhin, dass wassersportliches Leben auf diesem Fluss zu einem beachtlichen wirtschaftlichen Vorteil für die Lahnregion führt; die Studie betraf dabei nur den Wassersport, andere Erholungs- und Freizeitaktivitäten (Wandern einschließlich Radwandern) kämen noch hinzu. Aufgrund dieser Ergebnisse wurden seinerzeit die Pläne zur „Renaturierung“ der Lahn aufgegeben.

### **Wirtschaftliche Vorteile eines (Teil-)Rückbaus?**

Offen ist ferner, worin das erhebliche wirtschaftliche Potenzial eines Teilrückbaus der Aufstauungen und einer Beseitigung des Uferverbaus bestehen soll.

Zunächst würde ein Rückbau des Uferverbaus nicht unerhebliche Kosten verursachen. Hinzu kämen Nachteile, die sich aus der dann fehlenden Uferbefestigung für die Anliegergrundstücke ergäben und voraussichtlich ausgeglichen werden müssten. Die Erhaltung eines geordneten Zustands eines Fließgewässers einschließlich seiner Ufer gehört auch unabhängig von „Freizeit- und Erholungsaktivitäten“ in den Pflichtenkreis des Gewässereigentümers.

Insbesondere würde eine „Modifikation“ bzw. ein „Teilrückbau“ der Stauhaltungen neben erheblichen Kosten einen massiven Eingriff in die gesunde Gewässerökologie bewirken, wie sie sich seit der lange zurückliegenden Regulierung gebildet hat. An den Flüssen ist längst eine lebendige Fauna und Flora entstanden, wobei Probleme bei der Werra nicht der Freizeitnutzung, sondern allein der immer noch bestehenden Salzbelastung anzulasten sind. Auch im Maßnahmenprogramm Mittellahn werden finanziellen Risiken durch die Absenkung des Grundwasserspiegels erwähnt, aber nicht quantifiziert. Hier wird eben auch aus diesem Grund von der Unmöglichkeit eines Rückbaus gesprochen, gleichzeitig aber an vielen Stellen in der Ausarbeitung die Absenkung der Stauhaltung empfohlen. Dieser Widerspruch wird aus unserer Sicht in diesem Papier nicht aufgelöst.

Bei einer gründlichen, von Realitätsnähe statt von ideologischen Visionen geprägten Betrachtung der Situation, wird man sich der Erkenntnis nicht verschließen können, dass ein „Rückbau“, letztlich also eine Rückverwandlung der bestehenden lebendigen Flussbiotope in schlichte Rinnsale, weder aus ökologischen noch aus volkswirtschaftlichen Gründen zu vertreten wäre.

### **Umfangreicher Eingriff in die Infrastruktur**

Ein Rückbau und damit eine Aufhebung der Schiffbarkeit würde schließlich einen Eingriff in die *seit Generationen gewachsene Infrastruktur der Flusslandschaften* bewirken. Zahlreichen Betrieben bietet die Wasserstraße (auch aus der Freizeitnutzung, s.o.) eine Existenzgrundlage. Neben den vom Wassersport abhängigen Gewerbebetrieben wären eine Vielzahl von Vereinen des Wassersports und gewerbliche Sportboothäfen mit ihren Anlagen existenziell betroffen. Im Einzelnen (Positionsangaben nach Fluss-km):

## **Fulda**

69,0	Wasserskiclub Fuldabrück (Bergshausen)
79.8	Motor-Yacht-Club Kassel e.V.
81.1	Nautic-Club Kassel e.V. 1965 Kanusport Kassel Wassersportfreunde Kassel
82.2	Marina Kassel und Yacht-Club Kassel e.V.
85.3	Wassersportclub-Alt-Kassel
85.5	Motor-Yacht-Club Sandershausen e.V.
88,5	Motoryachtclub Wilhelmshausen (Spiekershausen)
107.3	Mündener Kanuclub
108.4	Weser-Yacht-Club e.V. Hann.-Münden.

## **Lahn**

134.8	Yacht-Club Lahn e.V.
127.0	Marina Kutscher
126.6	Yachthafen Bad Ems
126.3	Gaststege der Stadt Bad Ems (ca. 200 m)
123.8	Motorboot-Club Bad Ems e.V.
121.0	Motor-Yacht-Club Siegerland e.V.
112.8	Yachthafen Hollerich
101.0	Laurenburger Bootsclub e.V.
91.0	Gaststätte mit Liegeplätzen
90.8	Motor-Yacht-Club Schaumburg e.V.
81.6	Wassersportzentrum „Zum Mühlchen“
76.6	Gästesteg des AC Mittellahn e.V.
75.8	Nautic-Club Mittellahn Limburg e.V.
73.3	„Lubentiushafen“ mit Liegeplätzen der Marina-Werft Runkel
71.0	Bootsclub Limburg e.V.
70,0	BootsSportGemeinschaft Limburg-Dietkirchen
15.1	Motor-Wasserskisport Gießen/Oberlahn e.V.
14.1	Wasserski- und Motorbootclub Wetzlar/ADAC

## **Massive Eingriffe durch EU-Recht nicht veranlasst**

Die Beschaffenheit des Wassers der Flüsse wird durch die wassersportliche Nutzung nicht beeinträchtigt, wie Laboruntersuchungen durch Wasserwerke und Gutachten wissenschaftlicher Institute (zuletzt, soweit ersichtlich, RWTÜV) belegen. Wir gehen davon aus, dass die Wasserstraßen als „erheblich veränderte Gewässer“ dem von der WRRL geforderten ökologische Zustand entsprechen, die Gewässermorphologie entspricht, wie ihr, seit dem Ausbau in Jahrzehnten gewachsener Zustand belegt, jedenfalls im Wesentlichen ebenfalls dem Anforderungsprofil des EU-Rechts. Dieses, wie das nationale Recht im übrigen, gibt keine Veranlassung zu Eingriffen, wie sie der Entwurfstext andeutet. Der Schutz unserer Gewässer und der sie umgebenden Natur sollte von rückwärts gewandten Visionen frei bleiben – im Interesse der Natur und der Menschen. Dies gilt insbesondere für einen Maßnahmenkatalog, in dem sich nach unserer Auffassung nur konkrete und begründete Maßnahmen wiederfinden sollten.