

Lokal-Thema



Dank Boottouristen bleibt Hochwasserschutz intakt

Verein Pro Lahn argumentiert: Durch regen Freizeitschiffsverkehr bleiben Schleusen und Wehranlagen in Schuss – Investitionen trägt der Bund

■ **Rhein-Lahn.** Seit 1995 gibt es Pro Lahn als Interessengemeinschaft aus Wassersportvereinen, Personenschiffahrt, Städten und Gemeinden, Unternehmen und Privatpersonen, seit 2012 ist die Gruppierung als gemeinnütziger Verein eingetragen. Dieser setzt sich für den Erhalt der Schifffahrt des Flusses und daher auch für die Instandhaltung der Bauwerke ein. Neben dem Tourismus nennt Pro Lahn auch den Hochwasserschutz als Argument.

Der Bund gibt im Jahr rund 5,6 Millionen Euro für den Erhalt der gesamten Lahn von Lahnstein bis Gießen (242 Flusskilometer) aus, informiert der Verein Pro Lahn. Mit diesem Betrag werden 29 Wehranlagen, 23 Schleusen und ein Schiffstunnel gewartet, Reparaturen getätigt, das Fahrwasser gebaggert, Gebäude und Fuhrpark unterhalten, Material beschafft, Neuanschaffungen getätigt, Löhne und Gehälter des gesamten Personals bezahlt. Pro Lahn konstatiert: „Jedenfalls bleiben die Ausgaben für die Lahn in unserem eigenen Land bestens investiert.“

Wer jetzt glaube, die 5,6 Millionen Euro würden vor allem für die Bedürfnisse der Freizeitschiffahrt auf der Lahn ausgegeben, der irrt gewaltig: „Wehre und Schleusen sorgen dafür, dass die Wasserkraftwerke mit genügend Wasser versorgt werden.“ Bei Hochwasser wird der Wasserablauf mit den Wehren geregelt. Das Personal des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) sorgt Tag und Nacht dafür, dass die Bevölkerung im Lahntal nicht zu Schaden kommt und ruhig schlafen kann. In trockenen Sommern wird der Wasserstand auf einem gleichbleibenden Niveau gehalten, damit die Tier- und Pflanzenwelt in und an der Lahn mit ausreichend Wasser versorgt wird.

Wofür dann die Schleusen? „Die Schleusen benötigt der Wasserbau des WSA, damit schwimmendes Arbeitsgerät an die Wehre im Unter- und Oberwasser der Stauhaltung heranfahren kann, um die Wehre zu warten oder zu reparieren und um alle Gewässer- und Uferabschnitte zu unterhalten, die vom Land aus nicht erreichbar sind“, erklärt Pro Lahn.

Die Freizeitschiffahrt sei nur ein „willkommener Nutznießer von Wasserkraft und Hochwasserschutz“. Wehre und Schleusen müssen in Betrieb gehalten werden, wenn sie störungsfrei und dauerhaft funktionieren sollen. „Da kommen die Skipper ins Spiel, die

durch die häufige Schleusennutzung die Technik in Bewegung und damit in Funktion halten.“

„Würde man Wehre und Schleusen rückbauen, wie es einige Köpfe vom berühmten grünen Tisch unter Berufung auf die Wasserrahmenrichtlinie der EU (WRRL) fordern, hätte das schwerwiegende ökologische und wirtschaftliche Folgen“, betont der Verein: Die Lahn verkäme zu einem seichten und recht schmalen Fluss mit nur

sehr eingeschränktem Wert für Freizeit und Erholung. Ein Rückbau der Wehre hätte nicht nur eine Absenkung des Lahn-Wasserspiegels, sondern auch des mit dem Lahnwasserspiegel kommunizierenden Grundwassers in der Aue zur Folge. „Eine Austrocknung der Lahnau wäre für die Tier- und Pflanzenwelt fatal und die CO₂-freie Stromerzeugung käme zum Erliegen“, heißt es seitens Pro Lahn. „Fehlt der Wassergegen-

druck der Lahn, kommt es zu Setzungsschäden an Gebäuden. Dies wiederum zieht hohe Entschädigungsansprüche der Eigner nach sich.“ Ökologische Schäden wären erste Anzeichen und die Spitze des Eisbergs. Der hohe Freizeitwert der Lahn für den Tourismus, sprich Campingplätze, Hotels, Pensionen, Wassersportvereine, Personenschiffahrt (Rundfahrten), Kanuverleiher, Angelsportvereine und die damit verbundenen Unterneh-

men, „würden gewaltige wirtschaftliche Einbußen erleiden oder sogar ihr Gewerbe einstellen müssen“, meint Pro Lahn.

Grundsätzlich stammen die bezifferten Ausgaben von 5,6 Millionen Euro aus Steuergeldern. Die Belastung reduziere sich jedoch durch die Einnahmen aus Verpachtungen, Wasserrechten und den Gebühren für das Schleusen, jährlich pauschal bezahlt vom Deutschen Motoryachtverband

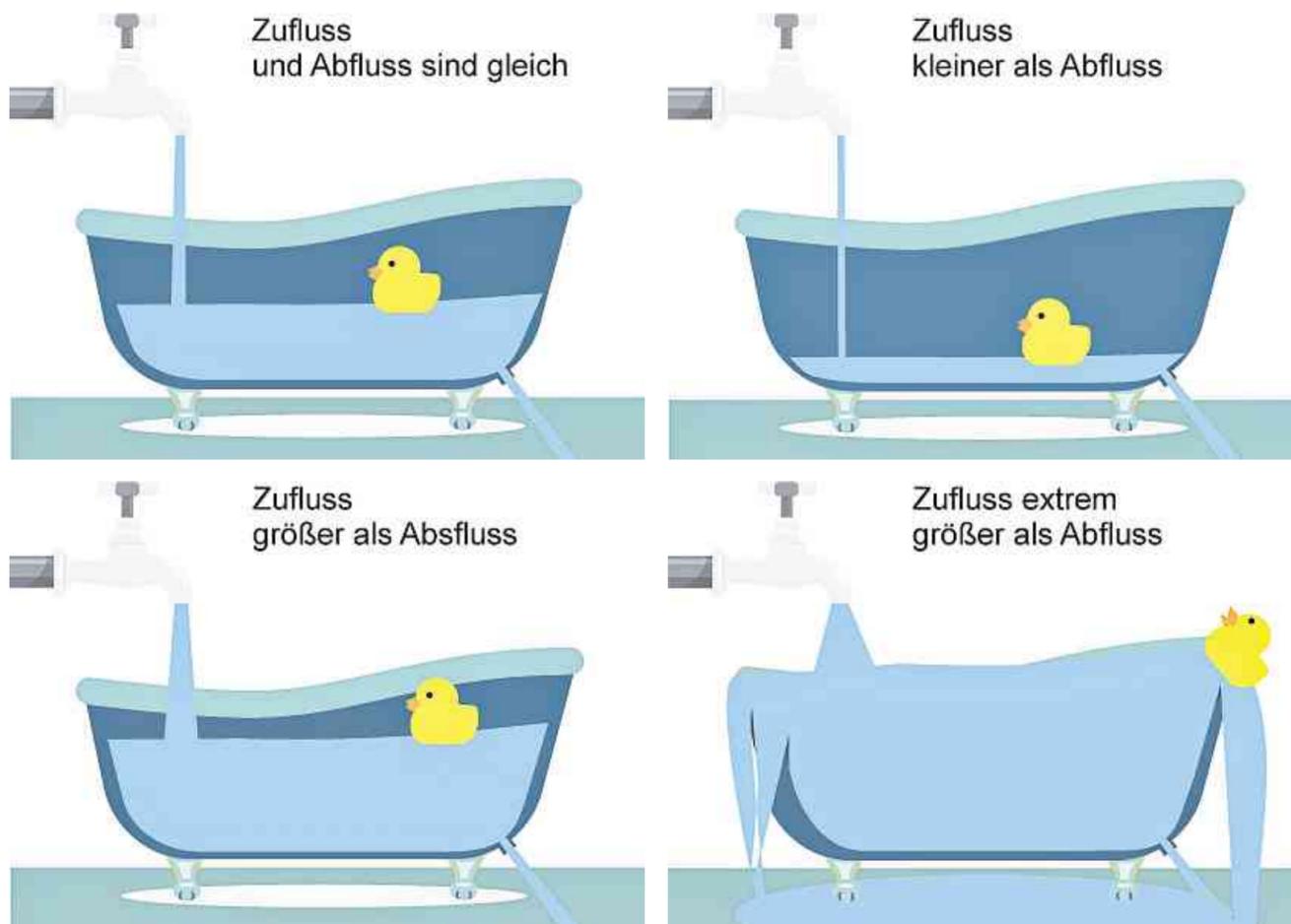
DMYV. Alle Einnahmen und Ausgaben gehen über die Bundeskasse. „Unter dem Strich betrachtet, kostet die Unterhaltung der Lahn weit weniger als 5,6 Millionen Euro. Bei einem Rückbau von Wehren und Schleusen gingen dem Bund beachtliche Einnahmen verloren“, warnt die Interessenvertretung.

Zurzeit füllen die Stauhaltungen den Hochwasserquerschnitt aus. Entfielen die Stauhaltung, würden breite Uferbereiche trockenfallen und sich umgehend mit dichtem Weidengebüsch besiedeln. Das Flussbett der Lahn würde sich dadurch extrem verengen. Bei Hochwasser würde der Abfluss durch das Gehölz stark behindert und durch angeschwemmten Unrat in den Gebüsch zusätzlich gestaut. Dadurch vergrößert sich die Hochwassergefahr mit verheerenden Überschwemmungen in den Ortslagen, zumal über weite Strecken eine offene Aue als Ausweichraum fehlt. „Die Menschen an der Lahn müssten bei Hochwasser um Leib und Leben fürchten“, formuliert es Pro Lahn drastisch.

Es gibt einen amtlichen Katastrophenplan, der die Ausmaße eines Jahrhunderthochwassers an der Lahn beziffert. „Jeder Stadt und Gemeinde liegt dieser Plan vor. Die darin genannten Berechnungen sollten jedem Bürger zu denken geben, der einen Rückbau von Wehren und Schleusen an der Lahn befürwortet“, warnt der Verein. Da die meisten beweglichen Wehre und Schleusen (erst seit kurzer Zeit) unter Denkmalschutz stehen, wäre ein Rückbau ohnehin nur schwer durchzusetzen.

Bis 2025 bleibt erst einmal alles an und auf der Lahn so, wie es ist: Schifffahrt von Lahnstein bis Runkel-Dehm, bei ausreichender Wassertiefe von 160 Zentimetern in der Fahrinne. Tief genug auch für größere Schiffe mit Tiefgang. Das WSA sorgt trotz des kleinen Budgets und „zu wenig, aber sachkundigem Personal“ für ausreichende Verkehrssicherheit mit funktionierenden Wehren und Schleusen. Wie man die Lahn im Interesse aller Nutznießer für die Zukunft ökologisch aufwertet, wird in dem Projekt „LiLa Living Lahn“ mit allen Beteiligten bis 2025 erarbeitet. „Seien wir also gespannt auf das Ergebnis!“, ruft Pro Lahn auf. Der Verein folgert: Bleibt zu hoffen, dass die Verantwortlichen in der Politik die Gefahren einer Renaturierung der Lahn begreifen und ihre Wasserstraßen-Richtlinie (WRRL) auf ihre Machbarkeit hin überprüfen.

Was bringt der Rückbau der Wehre für den Hochwasserschutz?



Anhand der Grafik oben versucht das WSA, den Sinn einer geregelten Stauhaltung deutlich zu machen. Das Modell ist eine Badewanne mit gleichbleibendem Zufluss aus dem Wasserhahn und Abfluss durch den ganz oder teilweise geöffneten Stöpsel. Ein bestimmter Wasserstand stellt sich ein. Wird der Zufluss deutlich erhöht, läuft die Wanne irgendwann über – selbst, wenn sie zuvor entleert wurde.

Links oben: Normalwasserstand, Zufluss und Abfluss sind gleich. Der Wasserstand bleibt auf gleichem Niveau. Die Stauhaltung halten durch die Wehrstellung ihr Stauziel. Rechts oben: Stauhaltung entleeren – der Zufluss aus dem Wasserhahn ist geringer als der Abfluss, der Wasserstand fällt. Der Wasserstand in der Stauhaltung könnte durch Legen der Wehre um rund zwei Meter gesenkt werden. Bei mittlere-

rem Wasserzufluss würde dies etwa dreieinhalb Stunden für eine Stauhaltung dauern. Links unten: Stauhaltung füllt sich – der Zufluss aus dem Wasserhahn ist deutlich größer als der Abfluss. Die Wanne füllt sich bis zum Ausgangsniveau. Die Wehre sind vollständig gelegt. Bei steigendem Zufluss wäre die Stauhaltung schon nach wenigen Stunden wieder gefüllt – noch bevor die Hochwasser-

spitze eintrifft. Rechts unten: Der Zufluss aus dem Wasserhahn bleibt deutlich größer als der Abfluss. Das Wasser steigt weiter und läuft bald über den Wannenrand. Die zusätzlichen Wassermengen überfluten die Lahnufer. Ein zu frühes Absenken der Wehre würde keine Verbesserung der Hochwassersituation mit Reduzierung der Hochwasserstände erreichen.

Entwicklungen und Errungenschaften der vergangenen Jahre

2018 Die anhaltende Trockenheit und die niedrigen Pegelstände der Flüsse „machen auch unseren Wasserkraftwerken zu schaffen“, erklärt im November Dominik Kauss, Leiter Wasserkraft bei der Süwag Grüne Energien und Wasser (SGEW). Der Energieversorger verzeichne deutliche Einbußen bei der Stromerzeugung aus Laufwasserkraftwerken, von denen die SGEW an der Lahn acht betreibt. Die Anlage in Nassau wird seit Jahresbeginn modernisiert und steht seither still. Aber auch die anderen Anlagen laufen schlecht. Das größte Was-

serkraftwerk in Cramberg musste aufgrund des Wassermangels 2018 immer wieder über längere Zeiträume abgeschaltet werden und erzeugt auch derzeit keinen Strom. Alle Lahn-Wasserkraftwerke zusammen haben von Januar bis September 30,9 Millionen Kilowattstunden Strom erzeugt. Im Vorjahreszeitraum waren es 34,7 Millionen Kilowattstunden.

2017 Die Lahn zieht jedes Jahr viele Tausend Kanu- und Radfahrer, Camper und Wanderer an. Doch der Bund will bei Schleusen Geld sparen und die

Lahn ökologisch aufwerten. Manfred Kutscher, Ehrenvorsitzender des Vereins Pro Lahn, äußert im September Zweifel. „Es wird nichts mehr investiert und nur das Nötigste gemacht. Die Wehre sind über 100 Jahre alt. Da kann heute oder morgen was abbrechen. Dann gibt es Überflutungen.“ Fakt ist, dass der Bund Geld sparen will. Er ist nicht nur für große Flüsse wie Rhein und Mosel mit vielen Frachtschiffen zuständig, sondern auch für 2800 Kilometer Freizeitwasserstraßen, Naturgewässer und Güternebenwasserstraßen mit 120 Wehren und 140 Schleusen. Dazu

heißt es im Wassertourismuskonzept des Bundes: „Die Anlagen sind überaltert, was zu hohen Unterhaltungskosten führt. Die Ausgaben sollen künftig effizienter eingesetzt werden.“ Für den Fluss erarbeitet der Bund nach Angaben seines Verkehrsministeriums gemeinsam mit Rheinland-Pfalz, Hessen und „allen Akteuren vor Ort“ bis 2025 ein Entwicklungskonzept. Eingebettet ist dieser zehnjährige Prozess in das EU-Projekt „Living Lahn“ (Lebendige Lahn), das den Fluss ökologisch aufwerten, den Hochwasserschutz verbessern und den Tourismus vorantreiben soll.

2015 Die Lahn bleibt Bundeswasserstraße. Das war die alles beherrschende gute Nachricht beim Skippertreffen des Vereins Pro Lahn in Obernhof. Logisch, dass dort keiner der insgesamt elf Redner an der frohen und noch frischen Botschaft aus Berlin vorbeikam. Schließlich hat man genau dafür lange genug gekämpft, dass die Bundesregierung ihre im Frühjahr 2011 erstmals bekannt gewordenen Pläne, die Lahn von der sich hauptsächlich über den Gütertransport definierenden Bundeswasserstraße zur touristischen Wasserstraße abzustufen, zu den

Akten legt. Hätte die Abstufung doch weit mehr als nur den Verlust des Titels nach sich gezogen: Bundeswasserstraße zu sein, heißt, dass der Bund laut Grundgesetz Träger und somit für den gesamten Unterhalt etwa der Schleusen und Wehre verantwortlich ist. Hätte die Lahn ihren Status als Bundeswasserstraße verloren, so hätte dies bedeutet, dass sie nicht mehr unterhalten würde und folglich nicht mehr schiffbar wäre – mit gravierenden Folgen für Hochwasserschutz, Tourismus und Wirtschaft: Rund 10 000 Arbeitsplätze hängen laut Pro Lahn von dem Status ab.