



BCL

Mai/Juni 2011

INFO

Offizielle Mitteilungen für die Mitglieder des Bootsclub Limburg e.V.

Herausgeber: Bootsclub Limburg e. V. · Hölderlinstraße 6 · 65520 Bad Camberg · Telefon/Fax: 06434.6995 · Redaktion: 02661.40028 · Internet: www.bcl-lahn.de



Die Schleuse Scheid wird zurzeit modernisiert. Die Wände wurden bereits ausgebessert. Man ist angenehm überrascht.

Skipper fordern: Die Lahn muss Bundeswasserstraße bleiben!

Wer an Ostern die Lahn befahren hat, wird staunen: Die Ufer sind von Gestrüpp befreit, in Diez wird ein neuer Hafen für das Wasser- und Schifffahrtsamt gebaut, die Schleuse Scheid hat neue Tore, Antriebe und Brücken. Die Wände sind frisch verputzt.

Selten hat die Lahn im Frühjahr so piekfein ausgesehen. Und das nach einem extremen Hochwasser zu Anfang des Jahres.

Nichts lässt darauf schließen, dass die Politik die Lahn und die Region möglicherweise langsam ausshuntern will.

Bleiben wir wachsam. Die Salamtaktik hat 1995 dazu geführt, dass die Lahn von der Klasse 1 (geringes Berufsschiffaufkommen) abgestuft wurde in die Klasse 0 (unbedeutender Schiffsverkehr). Damals hat der DMYV und der HELM, allen voran Ernst Teschke, Klaus Jansen zusammen mit

der PRO LAHN und dem BCL das Aus für die Lahn verhindert. Doch in der Klasse 0 ist die Lahn verblieben, obwohl man seitens der Politik zusicherte und das Wasser- und Schifffahrtsamt versicherte, dass die Lahn wieder in die Klasse 1 hochgestuft würde. Versäumnis oder ein übler Hinhaltetrick?

Klasse 0 bedeutet für die Behörden keine Fahrwassertiefen garantieren müssen, Sanierungen und Reparaturen nur noch in dringenden Fällen - und das, wenn Gelder dies erlauben.

Starke Gegenwehr zur neuen Reform der Lahn kommt von den Skippern, den Städten und Gemeinden, der Gastronomie und Unternehmen, die mit und von der Lahn leben.

Zum Skipper treffen vom 2. bis 5. Juni in Bad Ems haben sich viele Skipper angemeldet. Es sind Aktionen geplant, um die



Höchst erfreulich: Schleuse Scheid - neue Tore, neue Antriebe, sanierte Wände.

Öffentlichkeit über das Ansinnen der Politik zu informieren und zur Unterstützung aufzufordern.

Presse, Rundfunk und Fernsehen sind eingeladen, um darüber zu berichten.

Jedes Boot zählt. Deshalb den Termin Anfang Juni vormerken und dabei sein!

Beim Hessischen und Rheinland-Pfälzischen Landesverband für Motorbootsport ist die Reform der Lahn (und natürlich auch andere betroffene Gewässer) zur Chefsache geworden. Die Anregung einen Postkartentsunami beim Verkehrsminister Ramsauer auszulösen, wurde von der Redaktion des BCL Info

sofort aufgegriffen und inzwischen umgesetzt. Dazu entstand ein Flyer, der die noch unbedarften Bürger auf die prekäre Situation an der Lahn aufmerksam macht. Inzwischen haben sich an der Aufklärungs- und Postkartenaktion viele Städte und Gemeinden, die Gastronomie, der Kreis Limburg-Weilburg sowie Kanuverleiher und die Fahrgastschiffahrt beteiligt.

Selbst die Angelvereine lehnen eine Reform ab.

Einige Vereine an der Lahn haben anscheinend die Situation noch immer nicht begriffen. Sie haben weder Postkarten noch Flyer für eine eigene Aktion rund um ihren Standort bei der PRO LAHN geordert: „Sollen doch andere machen, bringt doch eh nichts!“
Hallo, aufwachen!



MdL Frank Puchtler (Mitte) versprach seine Unterstützung beim Erhalt der Lahn



Viele besorgte Fragen: „Bleibt uns die Lahn erhalten? Was geschieht mit den Arbeitsplätzen?“



Die Baustelle des 2,5 Mio. teuren Hafens des WSA in Diez

Die Presse berichtet ausführlich und unterstützt die Aktionen der PRO LAHN gegen die unsinnigen Reformgedanken der Politik.

Unsinnig deshalb: In Diez wird vor dem Hintergrund einer Schließung gerade erst ein neuer Hafen für 2,5 Mio. gebaut. Das Wasser- und Schifffahrtsamt hatte Vertreter der Politik eingeladen, über die Fortschritte des Bauvorhabens zu berichten. Gekommen waren der Landtagsabgeordnete Frank Puchtler und der im Verkehrsausschuss tätige Bundestagsabgeordnete Gustav Herzog (beide SPD).

Die Politiker hatten von sich aus Vereine und Verbände eingeladen. Und so war man beim Wasser- und Schifffahrtsamt überrascht, als der Besucherkreis immer größer wurde.

Schnell wurde aus der Baustellenbesichtigung eine Informationsveranstaltung Pro Lahn. Günther Werner von WSA Koblenz brachte in seinem Vortrag zum Ausdruck, dass die Arbeit der Männer und Frauen vom WSA für die Lahn und die Region unverzichtbar ist.

Michael Wagner, Präsident des HELM, stellte an die Politiker unbequeme Fragen und wies auf die Existenzbedrohung vieler Vereine hin. Bundestagsabgeordneter Herzog zeigte Verständnis und erläuterte die Gedanken der Politik. Herzog, selbst im Verkehrsausschuss Lahn tätig, brachte es auf den Punkt, als er sagte: „Wenn morgen eine Schleuse ausfällt, ist erst einmal Schluss!“
„Deshalb: Tut was, wehrt euch, wenn ihr weiter die Lahn befahren wollt!“

Protest per Fax

Der DMYV hat eine Seite im Internet eingerichtet:

www.stoppt-die-reform.de
Hier kann jeder, dem die Lahn etwas bedeutet, einen Protestbrief downloaden und an Kanzlerin Merkel faxen. Mitmachen! Jedes Fax, jede Postkarte hilft!

Aktivitäten im Juni:

2. - 5. Juni 2011

Skippertreffen Bad Ems 2011

Das „Paradies Lahn“ lockt vom 2. - 5. Juni zum dritten Male die Skipper nach Bad Ems. Über 80 Boote sind bereits gemeldet.

Erstmalig wird das Skippertreffen Bad Ems unter der Schirmherrschaft des Rhein-Boot Netz e.V. im ADAC stattfinden. Mit im Boot sind unter anderem die Firma Boots-Service Kutscher, der Yachthafen Bad Ems, die Stadt- und Touristikmarketing Bad Ems sowie die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Rhein-Lahn mbH.

Geplant sind unter anderem Ausflüge zur Bundesgartenschau in Koblenz. Am Samstag Mittag gibt es eine Protestaktion im Beisein der Medien, Begrüßung durch den Kurdirektor, Kaffee und Kuchen, musikalisch untermauert von dem Shantychor der Marinekameradschaft Bad Ems. Abends erwartet die Skipper ein zünftiges Grillfest im Yachthafen.

Für Teilnehmer beträgt die vergünstigte Liegegebühr an der Uferpromenade 6,- Euro und im Yachthafen 10,- Euro pro Tag. Strom steht über Automaten zur Verfügung.

Anmeldungen bitte an:
Rhein-Boot Netz e.V. im ADAC, Reiner Blumberg
Telefon 06532 954535
Fax 06532 954536

Nächste Vorstandssitzung:
1. Juli 2011, 19:30 Uhr
im Clubhaus des BCL
Anregungen und Wünsche sind immer willkommen!

Deutscher Olympischer Sportbund fordert Umdenken der Politik

Stellungnahme des „Forum Wassersport“ des DOSB und der darin vertretenen sieben Wassersportspitzenverbände

Derzeit konkretisieren sich Überlegungen des BMVBS, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und das Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen von Grund auf neu zu strukturieren.

Investitionsmittel und Personal sollen dabei künftig auf die Teile der Bundeswasserstraßen „konzentriert“ werden, die über ein hohes Verkehrsaufkommen verfügen. Maßstab des Verkehrsaufkommens soll dabei im wesentlichen das jeweilige Gütertransportvolumen auf diesen Strecken sein. - Hiergegen bestehen seitens des organisierten Wassersports erhebliche Bedenken.

Der organisierte Wassersport in Deutschland, zusammengeschlossen in den sieben Wassersportspitzenverbänden – dem Deutschen Segler-Verband e.V. (DSV), dem Deutschen Motoryachtverband e.V. (DMYV), dem Deutschen Kanu-Verband e.V. (DKV), dem Deutschen Ruderverband e.V. (DRV), dem Verband Deutscher Sporttaucher e.V. (VDSt), der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft e.V. (DLRG) und dem Deutschen Wasserski- und Wakeboardverband e.V. (DWWV) – unter dem Dach des DOSB als „Forum Wassersport“, verfolgt diese Entwicklung mit großer Sorge. Er sieht für sich und seine zahlreichen gemeinnützigen Vereine erhebliche Nachteile, die im Zuge einer solchen Neustrukturierung drohen.

1. Die Reform der WSV missachtet die Belange der Sport- und Freizeitschifffahrt.

Der organisierte Wassersport in Deutschland mit seinen über 5.000 Mitgliedsvereinen und über 800.000 Mitgliedern findet im Reformvorhaben keine

adäquate Berücksichtigung oder gar Erwähnung. Die Sport- und Freizeitschifffahrt wird im Reformvorhaben offenbar unter „Wassertourismus“ mit subsumiert. Es versteht sich, dass der organisierte Wassersport Partner des Wassertourismus ist, sich aber nicht ausschließlich darüber definiert. Die Vereine des Wassersports erfüllen, wie alle gemeinnützigen Sportvereine, über den Sport hinaus weitergehende wichtige Aufgaben für die Gesellschaft und sind nicht lediglich ‚Wassertourismusvereine‘.

Das Reformvorhaben sieht vor, dass die mit dem erforderlichen Fachpersonal ausgestattete WSV des Bundes sich aus der für die Befahrbarkeit unabdingbaren Unterhaltung von Schleusen, Anlegestellen, Häfen, Uferbefestigungen und Fahrwassertiefen zurückzieht. Notwendige Erhaltungsinvestitionen in diesem Teil des deutschen Wasserverkehrsnetzes unterbleiben. Dies gilt insbesondere für die für die Sport- und Freizeitschifffahrt bedeutsamen sog. Neben- sowie Restwasserstraßen.

Aus der Sicht der Wassersport- und Wassertourismusentwicklung bedeutsame Strecken des deutschen Wasserstraßennetzes werden entwidmet, renaturiert und damit der Nutzung entzogen. Vereine, die Anlieger eines Wasserstraßenabschnitts sind, der entwidmet werden soll, verlieren zudem ihre Existenzgrundlage, wenn sie ihre Sportart vor Ort nicht mehr ausüben können.

Es steht zu befürchten, dass die verminderte oder gar eingestellte Betreuung von sog. „Neben- und Restwasserstraßen“ durch die WSV dazu führt, dass unzählige Investitionen in Sportboot-

hafen- und Vereinsanlagen wirtschaftlich wie verkehrstechnisch entwertet werden, sobald sie von der bundesweiten wie europäischen Infrastruktur abgekoppelt werden.

Hinzuweisen ist, dass die Wassersportspitzenverbände und deren Mitgliedsvereine in den zurückliegenden Jahrzehnten stets vorausschauende Mitverantwortung für Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs übernommen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu der bisher außerordentlich positiven Entwicklung in Deutschland beigetragen haben. DSV und DMYV entrichten bereits seit 1985 jährlich pauschale Zahlungen für die Nutzung von Schleusen- und Hebewerken durch die Sport- und Freizeitschifffahrt, von der auch nichtorganisierte Mitglieder, Wassersporturlauber und Charterer profitieren.

2. Das System erfordert eine ganzheitliche Betrachtung und Betreuung.

Nach unserer fachlichen Einschätzung erfordert das System der deutschen Bundeswasserstraßen eine ganzheitliche Betrachtung und Betreuung in allen seinen Funktionen einschließlich der Wechselbeziehung zum europäischen Wasserwegenetz und zu den landeseigenen und örtlichen Gewässern. Die Ausrichtung der neuen WSV (fast) ausschließlich nach Maßgabe der Belange der gewerblichen Schifffahrt verkennt die Bedeutung des Infrastrukturnetzes der Wasserwege. Deutschland hat aufgrund seiner zentralen Lage in Europa eine herausragende Verantwortung für dieses System.

Die verfassungsrechtliche Grundlage für diese Verantwortung des Bundes

ergibt sich aus Artikel 87 und 89 des Grundgesetzes. Danach verwaltet der Bund die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden. Er nimmt über den Bereich eines Landes hinausgehende Aufgaben der Binnenschifffahrt und der Seeschifffahrt hoheitlich wahr. Die Verfassung sieht nicht vor, bei der Betreuung der Binnen- und Seeschifffahrt – sie umfasst u.a. Berufsschifffahrt, Passagierschifffahrt, Fischerei- und Fährschifffahrt sowie Sport- und Freizeitschifffahrt – einzelne Verkehrsfunktionen (wie etwa den Gütertransport) herauszugreifen. Eine solche isolierte Verkehrswegebetreuung nur für einzelne Verkehrsfunktionen (wie etwa Frachttransport) ist auch im Straßen-, Luft- und Schienen- und Luftverkehr völlig unbekannt. Ebenso wie die Verkehrswege im Straßen- und Luftraum dienen die Wasserstraßen vielmehr allen Verkehrsteilnehmern – unabhängig vom Befahrenszweck der einzelnen Wasser-, Land- oder Luftfahrzeuge.

3. Wasserstraßen haben viele Funktionen.

Die Wasserstraßen sind wertvoller Teil der europäischen Kulturlandschaft. Flüsse, Seen und Kanäle sind unverzichtbare multifunktionale Verkehrswege und zugleich Lebens-, Erholungs-, Sport- und Freizeitraum für Millionen Menschen. Sie stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang zum Wasserwegenetz in Europa.

Das bestehende Netzwerk der deutschen Wasserwege erfüllt Infrastrukturfunktionen, die weit über den Fracht- und Massenguttransport hinausgehen. Bei einer „Konzentration“ der WSV des Bundes auf Strecken mit hoher Tonnage droht eine unwiederbring-

liche Vernachlässigung wichtiger netzrelevanter Teile der deutschen Verkehrsinfrastruktur.

Allein der organisierte Wassersport nutzt das deutsche Netzwerk der Flüsse, Seen und Kanäle. Die Wassersportvereine sind als „Anlieger“ unmittelbar abhängig von der Erhaltung, Pflege und zeitgemäßen Weiterentwicklung dieser Wasserwege, ihrer Anlagen und Einrichtungen und ihrer Verbindung zum europäischen Wasserstraßennetz.

4. Vernachlässigung vermeintlicher „Nebestrecken“ gefährdet das Netzwerk.

Die durchgehende Befahrbarkeit – elementare Voraussetzung für die vom Deutschen Bundestag beschlossene Entwicklung des Wassersports und Wassertourismus in Deutschland – wird infrage gestellt. Wird das Gesamtsystem der Bundeswasserstraßen nicht mehr einheitlich von einer hierfür personell und finanziell ausgestatteten Bundesverwaltung betreut, ist absehbar, dass es in der Peripherie und damit in der Gesamtfunktionalität Schaden nimmt. Dabei können bereits geringe Schäden große Wirkung haben.

Wasserstraßen haben in aller Regel keine Umfahrung. Ein einzelnes defektes Schleusentor, eine abgerutschte Böschung, eine versandete Teilstrecke kann bewirken, dass eine ganze Wasserstraße unpassierbar wird und damit eine ganze Region vom übrigen System der Wasserwege abgeschnitten ist. Hochwasserereig-

nisse oder Eisgang können Schäden an Ufern, Anlagen und Fahrzeugen anrichten, wenn ein Wasserweg nicht mehr ordnungsgemäß unterhalten und von Treibgut frei gehalten wird. Für die Sicherheit der Schifffahrt können erhebliche Gefahren entstehen, wenn Schifffahrtshindernisse nicht schnell gemeldet, gekennzeichnet und von einer kompetenten und hierfür ausgestatteten Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beseitigt werden.

5. Im Vertrauen auf das bundesweite „Netzwerk“ wurde viel investiert.

Gemeinnützige Wassersportvereine haben im Vertrauen auf die Funktionalität der Infrastruktur in den zurückliegenden Jahrzehnten Tausende von mitgliederfinanzierten und in Eigenleistung betreuten Sportboothäfen im Wert von mehreren Hundert Millionen Euro innerhalb des Netzwerks der deutschen Wasserwege angelegt. Wichtige Wasserstraßen wurden im Zuge des Aufbaus Ost wieder geöffnet, ausgebaut und mit modernen Infrastruktureinrichtungen wie Schleusen, Anlegestellen, Wasserwanderratplätzen usw. versehen. Sie wurden für die Passagier-, Sport- und Freizeitschifffahrt zugänglich gemacht und haben viele Kommunen ihrerseits veranlasst, in kommunale Häfen und Anlegestellen zu investieren. Anlagen und Gebäude wurden modernisiert. Unzählige Unternehmen, öffentliche und gemeinnützige Träger haben sich mit ihren Aktivi-

täten und Investitionen zum Wasser ausgerichtet und im Vertrauen auf den Wasserweg als verbindende Infrastruktur investiert.

6. Verkehre verlagern sich.

Wenn Wasserstraßen durch Entwidmung der Verkehrsnutzung entzogen werden und damit das Verkehrsnetz ausgedünnt wird, droht eine Verlagerung der Sport- und Freizeitverkehre auf die ohnehin bereits von der gewerblichen Schifffahrt stark frequentierten Schifffahrtsstraßen des Bundes.

7. Reform gefährdet Entwicklung des maritimen Tourismus.

Anzuführen ist, dass die Konsequenzen aus dem Reformvorhaben der WSV und der geplanten Kategorisierung der Wasserstraßen aus obigen Erwägungen auch mit den Zielsetzungen der „Initiative der Bundesregierung zur Förderung des Wassertourismus“ nicht vereinbar sind.

Das „Forum Wassersport“ verlangt daher, dass bei einer Reform der WSV folgende Aspekte einfließen müssen bzw. zu berücksichtigen sind:

- eine ganzheitliche Analyse und Bewertung aller wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Funktionen des gesamten deutschen Systems der Bundeswasserstraßen einschließlich ihrer Wechselbezüge zu den Wasserwegenetzen der angrenzenden europäischen Länder sowie der innerdeutschen Landes- und Kommunalgewässer, dies

gerade auch unter Einbeziehung der Sport- und Freizeitschifffahrt in Deutschland;

- eine Analyse des technischen, personellen und investiven Gesamt-Betreuungsbedarfs der deutschen Wasserwege in ihrer multifunktionalen Bedeutung für den Wirtschafts-, Tourismus-, Sport- und Freizeittandort Deutschland,

- ein ganzheitliches Konzept für die künftige personelle, technische und investive Betreuung und Weiterentwicklung der deutschen Wasserwege unter Berücksichtigung der Prognosen für die Frachtschifffahrt und die übrige Schifffahrt einschließlich des vom Deutschen Bundestag mehrfach festgestellten Entwicklungspotenzials im Wassersport und Wassertourismus,

- die ausdrückliche Nennung der Sport- und Freizeitschifffahrt als weiterer relevanter Faktor aller Planungen und Entscheidungen,

- die Beteiligung des Deutschen Olympischen Sportbundes und der im „Forum Wassersport“ zusammengeschlossenen Wassersportspitzenverbände an den weiteren Fachberatungen zur Reform der WSV und zur künftigen Strukturierung und Betreuung der Bundeswasserstraßen.

Stellungnahme von Bernd Roeder, Justiziar und Beauftragter für den Wassersport



Schildkröten an der Lahn

Wer derzeit vom Boot aus aufmerksam die Lahnufer beobachtet, kann nicht selten Schildkröten beobachten, die sich in der Maisonnette wärmen.

Bestimmt wurden die Reptilien von ihren Besitzern ausgesetzt und die Lahn zu

ihrer neuen Heimat. Das Foto links entstand unterhalb der Dietkirchener Fußgängerbücke am linken Lahnufer.