



**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

## **Protokoll Jahresgespräch Schifffahrt – Sportbootverbände am 10.03.2010 im WSA Cuxhaven**

### Teilnehmer Behörden:

WSA Cuxhaven	Leiter, Herr Meyer Sachbereichsleiter 3, Herr Fäßdorf Baureferendar, Herr Scherf Nautischer Inspektor, Herr Herrmann Leiter Verkehrszentrale, Herr Lübben Nautischer Sachb., Herr Hardt (Protokollführer)
WSP Cuxhaven	Herr Zegenhagen
Eiblotsen	Ältermann, Herr Kramer

### Teilnehmer Sportbootverbände:

CYC Cuxhavener Yacht Club	Herr Rudert
TSV Segler-Verein Otterndorf	Herr Römmer
Seglergemeinschaft Oberdorf/Oste e.V.	Herr Uthenwoldt
Trans Ocean Cuxhaven	Herr Hülsenberg
LCF Liegegemeinschaft Cux Fährhafen	Herr Reddinus
Segler-Vereinigung Cuxhaven	Herr Engels, Herr Gutgesell
Altenbrucher Seesport-Verein	Herr Otten, Herr Rohde
Segelsportverein Spieka-Neufeld e.V.	Herr Carstens, Herr Stüven
Sportfischer-Vereinigung Hol rut	Herr Mueß
Segler-Vereinigung Oste/Hemmoor	Herr Meier

### Tagesordnung:

- A)** Begrüßung durch den Leiter des WSA Cuxhaven
- B)** Darstellung Planungs- und Bauvorhaben
  - 1. LP 9 - 3-61
  - 2. Probedamm - L
  - 3. Ufersicherung Altenbruch - L
  - 4. Brunsbüttel - 3-61
- C)** Revierlage
  - 1. Betonung - 3-61
  - 2. Medemrinne/Klotzenloch - 3-61
- D)** Sportboothäfen – Informationabfrage von Revierdaten für die Bundstagsinitiative "Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern"
- E)** Sonstiges



**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

**zu A):**

Der Leiter des WSA Cuxhaven, Herr Meyer, begrüßt die anwesenden Vertreter der Behörden und Sportbootverbände. Es folgt eine kurze Vorstellungsrunde. Die Frage nach Ergänzungen zur bekanntgegebenen Tagesordnung wird verneint. Das in Planung befindliche Fahrzeug für den LP 9 und die erfolgten Simulationen werden erwähnt.

**zu B):**

Liegeplatz 9

Der Nautische Inspektor des WSA Cuxhaven, Herr Herrmann, erläutert die geplanten Baumaßnahmen zur Errichtung des LP 9 anhand einer Grafik und geht u. a. auf das Verspülen durch verschiedene Bagger je nach Baufortschritt, die geplante Fingerpier und die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen sowohl für die Berufs- als auch die Sport-schifffahrt ein.

Ufersicherung Altenbruch

Herr Meyer erläutert die geplanten Maßnahmen ("Meyer-Plan") zum Bau von 18 Buhnen und einer Unterwasserablagerungsfläche vor Otterndorf. Er geht auf die Initialbaggerungen am nördlichen Trassenrand gegenüber den Buhnen ein, wobei erklärt wird, dass die roten Fahrwassertonnen nicht nach Norden verlegt werden. Der Baubeginn wird für den Herbst 2010 erwartet. Der zeitliche Verlauf erstreckt sich bis in die Jahre 2011 und 2012. Der kritische Bereich der Medem-Mündung ist behördlich bekannt und wird während der Baumaßnahmen aufmerksam überwacht. Gebaut wird von Unterstrom nach Oberstrom, wobei die Oste-Mündung mit ihrer Barre nicht betroffen sein wird. Im Zuge der Baumaßnahme wird ein Sperrgebiet oberhalb des Glameyer Stacks eingerichtet, welches auch Auswirkungen auf den Sportbootverkehr hat.

Probedamm

Herr Meyer erläutert die am 15.03.2010 beginnenden Bauarbeiten zur Errichtung eines Probedamms zwischen den Grodener Stacks 9 und 9a eben oberhalb der Leuchttonne 35. Die Errichtung erfolgt tideabhängig zu Hochwasserzeiten und dauert etwa 5 Tage. Das Bauwerk dient der Erprobung von Erosionsstabilitäten unter Wasser.

Brunsbüttel

Herr Herrmann erläutert die geplanten Baumaßnahmen. Es sollen zwei Kohlekraftwerke errichtet werden, wobei wasserseitig der Bau von jeweils 2 Entnahme- und Rückführungsbauwerken einhergeht. Die Planungen der Unternehmen GdF Suez und SüdWestStrom befinden sich aktuell im BlmSch-Verfahren. In derart konkreter Form ist das Projekt GK Büttel, ein wahrscheinlich dritter Kraftwerksbau, noch nicht. Bekannt ist jedoch, dass sowohl Entnahme- als auch Rückführungsbauwerk unter Wasser errichtet werden sollen. Sollte mindestens ein zweites Kraftwerk gebaut werden, müssen zwangsläufig die Kajanlagen im Elbehafen nach Osten erweitert werden. Mit den Kraftwerkprojekten entsteht ein Bedarf von bis zu 15 Mio. t Kohle jährlich, darüber hinaus



**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

ist die Abfuhr der entstehenden Rückstände zu berücksichtigen. Dies bedeutet zusätzlichen Verkehr auf der Elbe in der Größenordnung 80 bis 120 Massengutschiffe pro Jahr.

Herr Uthenwoldt bringt die Probleme mit den Fendern in den Brunsbütteler Schleusen zur Sprache. Wenn ein größeres Schiff mit Einschleusen soll, werden durch die entstehenden Wellen die bootseigenen Fender herausgedrückt. Abhilfe könnte ein "Stirnbrett" schaffen, um so die Lauffläche für die Fender zu vergrößern. Grundsätzlich zuständig ist aber das WSA Brunsbüttel, welches das WSA Cuxhaven aber gern informieren wird.

#### **zu C):**

##### **Betonnung**

Herr Herrmann informiert über die vergangene Eislage und die damit verbundene Winterbetonung in den Bereichen oberhalb Cuxhaven. Das Elbe-Fahrwasser ist bereits wieder vollständig mit Leuchttonnen ausgestattet, die Betonung der Buhnen und der Ostertill wird in Kürze folgen. Das Ausbringen der Pricken für das Weser-Elbe-Wattfahrwasser, Neuwerk-Fahrwasser und Otterndorf ist ab dem 22.03.2010 vorgesehen. Zum Neuwerk-Fahrwasser gibt es noch keine aktuelle Peilung, Hier wird, wie auch in den vergangenen Jahren, nach Lage der Priele gesteckt.

##### Medemrinne/Klotzenloch

Es hat sich ein Durchbruch von der Medemrinne ins Klotzenloch gebildet, mit Wassertiefen von etwa 7 bis 8 m. Seitens des WSA Cuxhaven ist vorgesehen, diesen Durchbruch mit Stb.-Pricken zu bezeichnen. Ein neues Fahrwasser wird ausdrücklich nicht eröffnet. Die Beprickung wird mit BfS bekanntgemacht. Die Betonnung der Medemrinne wird seitens der Sportbootverbände als gut bezeichnet und soll so erhalten bleiben. Im Zuge o. g. Bauarbeiten in der Elbe ist der Verbau der Einfahrt in die Medemrinne mit Tiefen von 3 m SKN (LAT) vorgesehen.

##### Richtfeuer Oste

Das Richtfeuer zur Kennzeichnung der Barre wird eingestellt und nur noch mit Tageskennzeichnung betrieben. Es wird eine reflektierende Banderole angebracht, welche in der Nacht nach Anstrahlung leuchtet.

##### Navigationsbaken

Da derzeit die Grundinstandsetzung der Navigationsbaken in der Elbmündung beim WSA Cuxhaven thematisiert wird, nutzt dieses die Gelegenheit, um im Rahmen einer breitflächigen Hinterfragung zum nautischen Erfordernis Erkenntnisse aus dem Sportbootbereich zu gewinnen. Vorherrschende Meinung ist, dass die Baken bei unsichtigem Wetter gute Dienste leisten. Die Baken Z und Y werden bei der Rückkehr von Helgoland als besonders wichtig angesehen.

#### **zu D):**

Die Abfrage erfolgt schriftlich parallel zum Fortgang des Gesprächs.



WSV.de

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

**zu E):**

Herr Herrmann bittet alle Teilnehmer, in Vorbereitung auf die Saison und insbesondere in Erwartung der umfangreichen Tätigkeiten auf und an der Elbe, sowohl auf die Vereinsmitglieder aber speziell auch auf Gastlieger hinsichtlich Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme einzuwirken.

Des Weiteren berichtet Herr Herrmann über den bevorstehenden Baubeginn für den Offshore-Windpark "BARD 01" und dem hieraus resultierend zunehmenden Schleppzugverkehr von Cuxhaven aus. Diese Schleppzüge sind ganz besonders auf die Rücksichtnahme durch die Sportschifffahrt angewiesen. Die Befahrensregelung für das Baugebiet wird bekanntgegeben. Es folgt eine kurze Darstellung der Errichtung dieser Windenergieanlagen.

Zur Verschlickung der Wattgebiete gibt es nach den Ausführungen des Leiters des WSA Cuxhaven keine neuen Erkenntnisse. Aktuell sind die Fachdienststellen des Landes gemeinsam mit Vertretern des Bundes auf der Suche nach den Ursachen. Erste Vermutungen gehen in Richtung Wirkung des Leitdamms. Eine Auswirkung der Baggerarbeiten wird eher ausgeschlossen, da es sich bei der Umlagerung von 10 bis 12 Mio. t Sediment um Sände handelt und eben nicht um Schlick. Durch die stetige Niveauerhöhung kommt es zu einer Beruhigung der Strömung, was dazu führt, dass immer feinere Körnungen sedimentieren.

Das große Loch bei der Kugelbake, zwischen Leuchttönen 29 und 31, über dem bei fast allen Wetterlagen ein erheblicher Seegang entsteht, soll durch Verklappungen bei Stauwasser aufgefüllt oder wenigstens an seiner weiteren Vertiefung gehindert werden.

Herr Hülsenberg regt an, die Navigationsbaken in der Elbmündung mit einem Hinweis auf die Hörbereitschaft für UKW-Kanal 71 zu beschriften. In diesem Zusammenhang fragt Herr Gutgesell, ob sich Sportboote nun auf Kanal 71 anmelden sollen oder nicht. Seitens des WSA Cuxhaven wird dies verneint. Es soll aber grundsätzlich mitgehört werden.

Herr Römmer berichtet von sehr schnellen Lagemeldungen, welche kaum zu verfolgen sind. Der Leiter der Verkehrszentrale berichtet, dass dieser Umstand bereits innerhalb des Mitarbeiterkreises thematisiert wurde und anlässlich dieser Zusammenkunft nochmals behandelt werden wird. Darüber hinaus schätzt er die Lage im Revier bezogen auf den Sportbootverkehr als allgemein übersichtlich ein.

Der Vertreter der WSP Cuxhaven sieht aktuell keinen Erörterungsbedarf, die Lage ist insgesamt ruhig. Im vergangenen Jahr wurden etwa 70 Anzeigen verfolgt.



**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

Herr Meier (SVOH) wirft die Frage auf, ob es sich wirklich um eine Ordnungswidrigkeit handelt, wenn er an Bord kurzzeitig die "Pinne" überlässt und z. B. unter Deck geht.

Herr Mueß fragt, ob an Bord von Sportbooten Tagebücher geführt werden müssen.

Beide Fragen wird der Vertreter der WSP Cuxhaven seiner Grundsatzabteilung zur Entscheidung vorlegen.

Der Leiter Herr Meyer berichtet über die bevorstehende Abgabe der Oste an das Land Niedersachsen. Zeitpunkt hierfür ist voraussichtlich Mai 2010. Durch Entwidmung als Bundeswasserstraße wird die Oste eine Landeswasserstraße 1. Ordnung. Aktuell wird eine Gemeindegebrauchsverordnung erarbeitet, welche es ermöglichen soll, dass Teile der Bundesregelungen in die Länderhoheit übernommen werden. Der Bereich bis zum Oste-Sperrwerk bleibt Bundeswasserstraße.

---

Im Auftrag

Herrmann

Anlage