

# DIE OBERWESER MUß SCHIFFBAR BLEIBEN

## DEM TODESSTOß NUR KNAPP ENTGANGEN

Das Jahr 1976 wird in die Geschichte der Oberweser als Jahr einer extremen Niedrigwasserkatastrophe eingehen. Denn nicht nur Unglücke und Hochwasser können Katastrophen verursachen, sondern auch Perioden anhaltender Trockenheit. Während man in diesem für unsere Breiten ungewöhnlichen Sommer unter ewig blauem Himmel versucht war, an eine Verschiebung der Klimazonen zu glauben, sich in südlichen Gefilden wähen konnte und Außenstehende eine Supersaison für uns vermuteten, mußte die Schifffahrt auf der Oberweser mitten in der Hauptsaison eingestellt werden. Das über ein Jahr anhaltende Ausbleiben jeglicher Niederschläge hatte die Zuflüsse und Speicher der Weser ausgetrocknet und der Oberweser, gemeint sind Fluß und Schifffahrt, fast den Todesstoß versetzt.

### **Die Katastrophe kam am 22. Juli**

Die Ursachen dafür sind mannigfaltig. Vordergründig liegen sie in der nunmehr bereits seit einigen Jahren anhaltenden Trockenheitsperiode. So mußte 1971 wegen Niedrigwasser der Verkehr der Oberweser-Dampfschifffahrt am 6. September auf der Strecke Münden-Karlshafen und am 27. September auf der gesamten Strecke bis Hameln eingestellt werden. 1973 zwang die Trockenheit, ab 9. Juli nach einem Notfahrplan zu fahren und am 5. September die Schifffahrt ganz einzustellen. Besucher des Wesertages in Höxter/Corvey werden sich erinnern, daß die geplante Schifffahrt damals ausfallen mußte. 1975 kamen wir gerade noch über die Runden, aber es fehlten die Niederschläge. Sie fehlten im Herbst und Winter 1975, sie fehlten noch im Frühjahr und fielen auch nicht im Sommer 1976. So war die 202 Mio. cbm. fassende Edertalsperre zu Beginn der Saison nur mit 187 Mio. cbm gefüllt und mußte dennoch bereits Zuschußwasser abgeben. In den folgenden Monaten verschlechterte sich der Zustand immer mehr. Die speziell für die ungünstigen Fahrwasserverhältnisse der Oberweser gebauten, nur 85 cm tiefgehenden 600 Personen-Schiffe fuhren bei Fahrwassertiefen von unter 1 m. Anfang Juli konnte man dann das Ende absehen. Angesichts der anhaltenden Trockenheit und des Defizits der Edertalsperre (29 cbm Abgabe und 1 cbm Zulauf pro Sekunde) wurde bei einem Bestand von etwas über 60 Mio. cbm am 22. Juli der Hahn zugezogen. Korrekter ausgedrückt, der Ablauf wurde zur Erhaltung der Biologie der Weser auf ein Minimum gedrosselt.

Die Schifffahrt saß auf dem Trockenen.

Ober die Oberweser-Dampfschiffahrt brach die Katastrophe herein.

### **Die Problematik der Oberweser-Dampfschiffahrt**

Mit dieser abrupten Einstellung kam die ganze Problematik der Oberweser-Dampfschiffahrt zutage.

Nämlich:

1. Die von April bis September mit fünf Monaten zu kurze Saison. In dieser Zeit müssen die Betriebsmittel für das ganze Jahr eingefahren werden für Löhne, Gehälter, Reparaturen, Investitionen, Schiffsneubauten.

2. Der Linienverkehr, der bei jedem Wetter - auch mit leeren Schiffen und auf unrentablen Strecken - nach Fahrplan durchgeführt werden muß.

3. Die Bedienung von 26 Anlegestellen, von denen eine beträchtliche Anzahl ebenfalls schwach frequentiert und daher unwirtschaftlich ist.

Die Erhaltung dieser Dienste aber ist der verständliche Wunsch der Weserorte und die Grundlage für die touristische Attraktivität.

Somit stellt sich die Gretchenfrage nach der Struktur des Unternehmens:

Können und sollen diese kosten- und risikointensiven Dienste überhaupt in dieser Form und ohne finanzielle Absicherung weitergeführt werden?

### **Der hohe touristische Stellenwert ist unbestritten**

Es war und ist einzige Aufgabe der Oberweser-Dampfschiffahrt, dem Fremdenverkehr im Weserbergland zu dienen, ihm Attraktion zu sein und Impulse zu geben. So besteht eine enge touristische Verzahnung zwischen dem Weserbergland und seiner Schiffahrt. Dieses kam bei der Einstellung der Schiffahrt im Juli überzeugend zum Ausdruck. Die Fremdenverkehrsorte und -betriebe, auch solche, die in einiger Entfernung von der Weser liegen, berichteten von empfindlichen Einbußen. So blieben die zum gewohnten Bild gehörenden Omnibusse aus, Betriebsausflüge suchten sich andere Ziele, es wurde von Rückgängen bis 35 Prozent und sogar von Existenzbedrohung durch den Ausfall der Schiffahrt gesprochen. Die gebietskörperschaftlichen Gesellschafter der Oberweser-Dampfschiffahrt, das sind 20 Landkreise, Städte und Gemeinden des Weserberglandes mit 76 Prozent des Gesellschaftskapitals, haben sich einmütig für die Erhaltung und Fortführung der Oberweser-Dampfschiffahrt ausgesprochen und Liquiditätszuschüsse in Höhe von 40 Prozent ihres Stammkapitals gezahlt. Desgleichen hat das Land Niedersachsen eine beträchtliche Soforthilfe überwiesen und damit den hohen touristischen Stellenwert der Oberweser-Dampfschiffahrt dokumentiert. In den

Anliegerländern Hessen und Nordrhein-Westfalen stehen die Entscheidungen noch aus. Das niedersächsische Wirtschaftsministerium hat den beiden Ländern eine gemeinsame Aktion in Sachen Oberweser-Dampfschiffahrt vorgeschlagen.

### **Sicherung durch einen Garantiefonds**

Die Oberweser-Dampfschiffahrt ihrerseits ist bemüht, aus den Erfahrungen der diesjährigen Niedrigwasserkatastrophe neue Wege zu erarbeiten. Diese beziehen sich auf den organisatorischen, den technischen und den finanziellen Bereich.

1. Die organisatorischen Einsparungen sehen unter anderem eine Reduzierung des Restaurationsbetriebes mit personellen Einsparungen vor.
2. Die Techniker haben die Aufgabe, den Schiffspark dem verschlechterten Fahrwasser anzupassen und zukünftige Weserschiffe mit möglichst noch geringerem Tiefgang als schon bisher zu entwickeln. Das bedeutet im Endeffekt leichtere, aber auch einfachere Schiffe bis etwa 300 Personen mit nur kleinem Restaurationsbetrieb. Die besonderen Überlegungen zielen hierbei auf einen optimalen Antrieb.
3. Noch relevanter erscheint die finanzielle Konzeption der Zukunft. Trotz aller Einsparungen und technischer Verbesserungen kann das absolut unkalkulierbare Risiko nicht ausgeschlossen werden. Auf der Weser wird es, solange keine wasserbauliche Verbesserung erfolgt, immer Hoch- und Niedrigwasser oder andere Katastrophen geben, die die Reederei aus dem normalen Geschäft nicht auffangen kann. Eine abgesicherte Basis könnte eine Garantiegemeinschaft der Gebietskörperschaften und der Anliegerländer sein, gewissermaßen ein Garantiefonds nach einem festen prozentualen Schlüssel.

### **Fragen nach dem Schock**

Es ist unbestritten: Das Weserbergland will seine Schiffahrt erhalten. Mehr noch, das Weserland will die Weser erhalten. Die ganze Weser wohlgemerkt. Und schiffbar muß sie bleiben, auch die Oberweser. Was aber wird dafür getan? Werden wir zukünftig überhaupt noch fahren können? Wird die Frachtschiffahrt jemals wieder rentabel auf der Oberweser? Wird sich wieder ein Fischbestand in der Oberweser halten? Werden Verschmutzung und Versalzung der Oberweser je gemindert? Das sind Fragen und Probleme, die sich nach dem Schock 1976 an und auf der Oberweser stellen. Gewiß, unser Strom war schon immer schwierig. Deshalb wurden die Edertalsperre gebaut und die Mittelweser kanalisiert. Die Oberweser blieb übrig. In schöner Unberührtheit, keusch wie Dornröschen. Eingesponnen in unser Märchenland, warten wir noch immer auf

den erlösenden Kuß, auf einen Wasser produzierenden deus ex machina oder einfach auf so intensive Niederschläge, daß alle Bächlein wieder fließen. Wir bauen Fuldaschleusen von 35 m Länge für Sportboote, wir lassen die Frachtschiffahrt zum Erliegen kommen, indem wir das Pferd fröhlich am Schwanz aufzäumen und fehlendes Frachtaufkommen vorgeben, dafür lassen wir die Salzfracht steigen und gefährden Biologie und Fischbestand der Weser. Die Oberweser ist in keinem Ausbauplan vorgesehen, sie ist politisch uninteressant und weit weg von Bonn. Uns helfen keine noch so schönen Uferbefestigungen, wir brauchen Fahrwasser! Um das zu erreichen muß die Oberweser entweder kanalisiert werden, oder es müssen Staubecken in der Größe der Edertalsperre gebaut werden. Wir erwarten eine klare Aussage, ob die Oberweser als Wasserstraße erhalten bleiben oder langsam sterben soll.

### **Frachtschiffahrt konnte ausweichen**

Während die Fahrgastschiffahrt auf der Oberweser auf Gedeih und Verderb mit diesem Abschnitt des Weserstromes verbunden ist, konnte die Frachtschiffahrt dem „Tod durch Wassermangel“ nur ausweichen, weil sich ihr andere Fahrtgebiete boten. Den Partikulierern und Reedern blieb nicht nur die Mittelweser, sondern über den Mittelland- und Küsten-Kanal auch der Weg in das westliche Wasserstraßennetz. Ob sich jemals wieder das Bild auf der Oberweser beleben wird, ist eine Frage, die heute niemand beantworten möchte, denn es wird nicht leicht sein, die einstmals ihr artgerechte Fracht, die sich inzwischen andere Transportmittel suchen mußte, wieder zurückzuholen. Vor allem die Partikuliere trifft es schwer, jetzt fern der angestammten Heimatgefilde das Geld zu erwirtschaften, das erforderlich ist, Schiff und Mannschaft zu erhalten. Nur selten noch kehren die Schiffe in ihre Heimatorte zurück. Somit sind für die Partikuliere harte Zeiten angebrochen. Das gilt nicht nur für die Ladungsseite, sondern auch für den Personalsektor. Einen Trost haben sie jedoch, sie wissen, daß es nicht möglich ist, auf den Einsatz der privaten Binnenschiffahrt zu verzichten. Die Partikuliere sind es, die bereitstehen, wenn es gilt, Lücken im Schiffsangebot auf den deutschen Binnenwasserstraßen zu füllen, und man weiß, daß sie beweglich sind und daß man sich auf sie verlassen kann.

Rolf-Egbert Prüfer, Geschäftsführer der Oberweser  
Dampfschiffahrt GmbH, Hameln