

# Technischer Küstenschutz : eine Gefahr für unsere Küste?

Autor(en): **Bunk, Jan**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft**

Band (Jahr): **3 (1981)**

Heft 8

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-652831>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

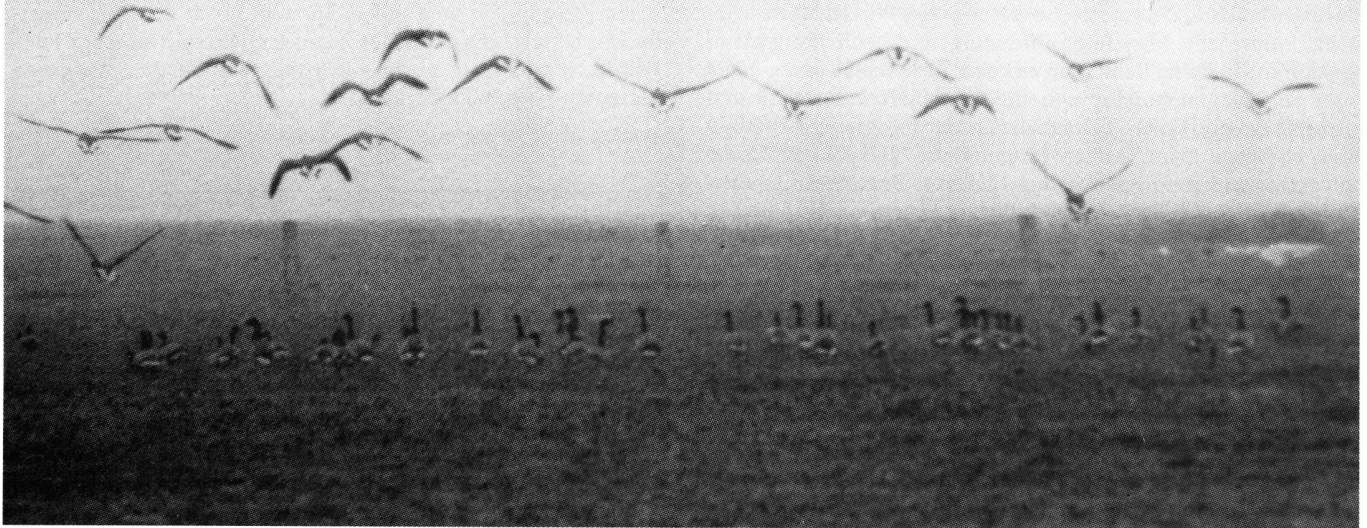
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Jan Bunk

# Technischer Küstenschutz — eine Gefahr für unsere Küste?



An der Zerstörung von Salzwiesen auf der Insel Juist soll beispielhaft gezeigt werden, wie technischer Küstenschutz einer naturgemäßen und ästhetisch-empfindenden Landschaftsentwicklung widerspricht, wie technischer Küstenschutz zudem wirtschaftliche Belange der Insel aus administrativer Machtvollkommenheit ignoriert.

Anlaß zu der folgenden Untersuchung waren Erdarbeiten im Salzwiesenbereich, die, vom Bauamt für Küstenschutz Norden vorgenommen, bei der Juister Bevölkerung auf Unverständnis und Ablehnung stießen.

## Zur Situation

Eine etwas breitere Schilderung der Juister Insel- und Verkehrsverhältnisse ist zum Verständnis der durch das Bauamt für Kostenschutz hervorgerufenen Lage notwendig.

Juist ist mit ca. 17 km Länge und kaum 1 km Breite wohl die längste, aber auch schmalste der Ostfriesischen Inseln. Wegen ihrer langgestreckten, zarten Form ist die Insel den Gewalten der Natur gegenüber sehr empfindlich. Vorgelagerte Sandbänke schwächen die Wogen der Nordsee so ab, daß selbst die großen Sturmfluten der letzten Jahrzehnte den schmalen, durch eine feste Vegetationsdecke jedoch sehr widerstandsfähigen und ziemlich gleichmäßig hohen Dünenstreifen nicht überwinden konnten.

Wird die Nordseite der Insel also von einem natürlichen Dünenwall gegen die anrollende See geschützt, bietet die Südseite — zum Watt — ein ganz anderes Bild. Hier stehen sich Land und Wasser nicht abweisend gegenüber. Salzwiesen brechen durch eine allmähliche Steigung die Wellen. Das Wasser der Flut dringt je nach Relief der Landschaft und der eigenen Höhe verschieden weit auf die Insel; eine vielfältige, einzigartige Flora ist die Folge.

In früheren Jahrhunderten, bevor die großen Seedeiche gebaut wurden, gab es an der Küste riesige Salzwiesenflächen, die je

nach Höhe unterschiedliche Salzvegetationen hervorbrachten und damit vielen Tierarten — insbesondere Vögeln — einen sehr speziellen Lebensraum boten. Heute zählen die vereinzelt, übriggebliebenen Salzwiesenflächen zu den floristischen Kostbarkeiten Europas und sind außerdem für das Überleben zahlreicher Tierarten, die sich in Nahrungssuche und Brutverhalten auf dieses einzigartige Gebiet spezialisiert haben, von elementarer Bedeutung.

Im offenen Öko-System der Küste sind die Salzwiesen für einige bekannte Vogelarten wie Rotschenkel, Austernfischer, Ringelgänse, Brandgänse und verschiedene Brachvogel- und Seeschwalbenarten lebensnotwendig.

Zum Entstehen von Salzwiesen schreibt Prof. Dr. Heydemann: „Vorland entsteht etwa mit einer Schlickaufhöhung von durchschnittlich 1 cm/Jahr, stellenweise nur 1–5 mm, stellenweise 2–5 cm. Eine durchschnittliche Salzwiese, die alle Zonen umfaßt zwischen dem Übergang von Quellerzone zur Andelzone bis zum Übergang von der oberen Rotschwängelzone bis zum Herbstlöwenzahnrasen und der Weidelgras-Weißkleewiese benötigt 100 Jahre Anwuchszeit, wobei etwa 100 cm Sedimenthöhe zwischen der Mitteltide-Hochwasserlinie an der unteren Andelrasengrenze und dem Süßwiesenbereich liegen. Dabei breitet sich das Vorland etwa durchschnittlich 3–10 m/Jahr in Richtung See aus, erreicht also im Zeitraum von 100 Jahren meist nicht mehr als eine Breite der Salzwiesenbildung von 300–1000 m, stellenweise möglicherweise das Doppelte.“<sup>1</sup>

Entlang der Südseite der Insel Juist zieht sich ein Salzwiesenstreifen zwischen 150 m und knapp 500 m Breite — dem sogenannten Heller — hin. Auf dieser Fläche, wo Land und Meer gemeinschaftlich einen einmaligen Lebensraum für viele Lebewesen gestalten, ist auch der Mensch seit Jahrhunderten Partner. Die für die Einwohner der Insel Juist lebensnotwendigen Haustiere — Pferd und Kuh — beweiden den hohen Heller.

Abseits der Siedlungen läßt die direkte oder indirekte Berührung durch den Menschen nach und gibt den wild lebenden Tieren den ihnen zustehenden Lebensraum.

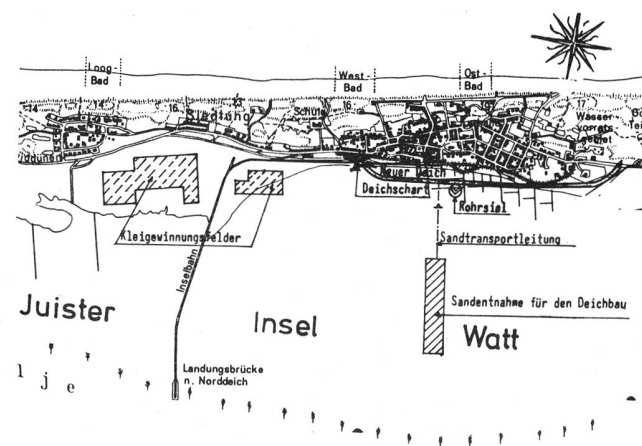
## Das Bauamt für Küstenschutz Norden greift ein

Das Domänenrentamt und das Bauamt für Küstenschutz, die zu einer Dienststelle zusammengeschlossen sind und von einem Dipl. Ing. geleitet werden, sind sowohl Eigentümer der Hellerflächen und eines Großteils der Dünen als auch verantwortlich für deren Schutz. Aus diesem Kompetenzbereich heraus konnten beim Bau eines neuen Deiches vor dem Dorf einfach große Hellerflächen zerstört werden. Der sogenannte Klei – also die fruchtbare Erdschicht des Hellers, die Zentimeter für Zentimeter in 30 bis 100 Jahren entstanden ist – wurde zusammengesoben und als 50 ... 100 cm dicke Humusschicht für den Deich verwendet. Schon hier stellt sich die Frage, ob diese seltenen und ausgesprochen fruchtbaren Flächen, deren Nutzungswert für die Insel in vielfacher Hinsicht bedeutend ist, einfach durch Abtragung zerstört werden durften, obwohl in der Umgebung durch die Naßbaggerei jährlich tausende Tonnen fruchtbarer Schlicks zur Verfügung stehen. Hier wurde – aus bürokratischer Machtvollkommenheit heraus – technischer Küstenschutz so angewandt, daß man die regionalen Bedürfnisse der Bewohner und die Ansprüche eines vorhandenen Biotops einfach ignorierte um einer banal-ökonomischen, technokratischen Problemlösung willen.

Der in der Abb. als Kleingewinnungsfeld ausgewiesene Heller war aufgrund seiner Ortsnähe die wichtigste Weidefläche der Juister Pferde. Da auf Juist keine Kraftfahrzeuge verkehren dürfen – Ausnahmen gibt es für die Feuerwehr, die Ärzte, das Rote Kreuz und leider auch für die Post –, besetzen die Pferde die wichtigste Position im Verkehrssystem. 100 ... 150 Pferde leisten im Sommer die vielfältigen Transportarbeiten. Für eine gesunde Ernährung der Tiere sind ausreichende Weideflächen notwendig. Die Sand- und Düneninsel bietet Weideflächen nur auf dem Heller.

Die Zerstörung der Hellerflächen durch das Bauamt für Küstenschutz bedeutet nicht nur für die Fuhrunternehmer eine empfindliche ökonomische Schädigung auf viele Jahre hinaus, sondern auch eine Veränderung des gesamten ökologischen Salzwiesengefüges. Nach Angaben des Bauamtes<sup>2</sup> sind 60000 cbm Klei verarbeitet worden, der nur in 10 ... 25 cm Stärke von den Salzwiesen abgehoben werden konnte. Legt man eine durchschnittliche Abschiebepicke von 15 cm zugrunde, so ist eine Hellerfläche von 40 ha zerstört worden, das sind 10 ... 20% der Gesamthellerfläche.

Als Motiv für diese Art der „Landschaftsentwicklung“ dient das geflügelte Wort „vom Menschenschutz, der über Naturschutz geht“. Daß jedoch landschaftszerstörerische Maßnah-



Der besiedelte Teil der Insel Juist. Die schraffierten Flächen zeigen die Kleingewinnungsfelder. Hier wurden Salzwiesen völlig zerstört.

men einfach die Folge des bürokratischen bzw. technokratischen Aufbaus der landschaftsverwaltenden Ämter ist, wird durch folgendes Beispiel klar:



Der durch behördlichen KFZ-Verkehr ruinierte Deichfuß wird repariert. Große Hellerflächen gehen dabei zugrunde.

## Landschaftszerstörung durch die alltägliche Arbeit des Bauamtes

Nach der großen Deichbaumaßnahme 77/78 waren natürlich noch viele kleine Begleit- und Nacharbeiten notwendig – Wege wurden gepflastert, die Aussüßung des Kleibodens mit chemischen Mitteln mußte vorgenommen werden, der Deich verlangte nach Begrünung und vieles mehr. Dabei wurden laufend Transportarbeiten notwendig. Nun hat es sich auf Juist eingebürgert, daß sämtliche Transportarbeiten des Bauamtes für Kostenschutz unter Umgehung des Juister Straßennetzes und des KFZ-Verbotes mit Kraftfahrzeugen vorgenommen werden. Entweder befährt man mit den eigenen oder gecharterten Treckern und anderen Tiefbaufahrzeugen die Hellerflächen, oder die Deichfüße werden als Transportstraßen benutzt. Als Begründung werden auch hier banal-ökonomische Gründe angegeben. Jeder Juister Unternehmer muß seine Ware mit dem Pferdewerk über die Straße transportieren lassen und entsprechend dafür bezahlen.

Das Bauamt für Küstenschutz genehmigt sich auf eigenem Boden Kraftfahrzeuge, die sonst auf der Insel verboten sind. Der behördliche KFZ-Verkehr am Deichfuß blieb nicht ohne Folgen. Es entstanden große Schlaglöcher, die ausgefahrenen Rillen der riesigen Traktorenreifen wurden immer tiefer, der Deichfuß begann zu versanden.

Dies konnte geschehen, obwohl jedem Laien klar sein dürfte, daß Vorland und Deiche besonderen Schutzes bedürfen, und obwohl die Bezirksregierung Weser-Ems sogar in Zeitungsartikeln ausdrücklich auf das generelle Verbot des Befahrens der Deiche und auch des Deichvorlandes (also nicht nur auf Juist) hinweist. Zuwiderhandlungen können bei Privatpersonen mit hohen Geldbußen geahndet werden.

Wenn sich amtliche Stellen über Ordnungen und Gesetze hinwegsetzen, fällt es privaten Unternehmen entsprechend schwerer, sich der geltenden Ordnung zu unterstellen. Auf Juist, dessen Bevölkerung sich in großer Mehrheit für ein absolutes KFZ-Verbot ausspricht, führen diese Tatbestände zu sozialer Unruhe.



Weidende Schafe bedeuten optimale Pflege für den Deich.

Eine ebenso negative Auswirkung wie die Sparmaßnahme „Transport durch KFZ“ auf das soziale Gefüge hatte der Lösungsansatz „Reparatur des beschädigten Deichfußes“ für den Biotop Deichvorland und Heller:

Eine Juister Baufirma wurde beauftragt, mit einer Raupe Klei vom Heller zusammenzuschieben und den Deichfuß damit auszubessern.

Eines der letzten noch verbliebenen Stücke hohen Hellers in Dorfnähe wurde damit zerstört.

Das Resultat: Ein Fuhrunternehmer muß seine Pferde auf abgelegene Bereiche des Hellers treiben und hat damit außer eigenen Zeitverlusten auch noch das ökologische Gefüge des Gesamthellers verändert.

Einfache und vom Kostenaufwand geringfügige Transport- und Erdarbeiten können, da sie ohne Bezug zur Wirklichkeit veranlaßt werden, derart schwerwiegende Einflüsse auf die anthropogene und natürliche Umwelt haben.

### Der Deichbau – Element in der Landschaftsentwicklung oder Existenzberechtigung für Planungsämter?

Im Küstenschutz spielt der Deichbau seit Jahrhunderten die dominierende Rolle. Neben der Schutzfunktion war die Landgewinnung maßgebendes Motiv für große Deichbauprojekte. Der Pflege der Deiche wird keine grundsätzliche Bedeutung mehr beigemessen. Technischer Küstenschutz sieht vor, Deiche mit nicht mehr widerstandsfähiger Vegetationsdecke durch neue vorgezogene Deiche zu ersetzen.

Ein ungepflegter Deich auf Juist war auch der Anlaß, den neuen Hauptdeich 1977/78 vorverlegt ins Watt zu bauen.

Wie kommt eine Deichvernachlässigung zustande? An einem anderen Deich auf Juist wird es klar. 1964/65 wurde der Bahnhof-Loog-Deich gebaut. Dieser Deich wird seit Jahrzehnten nur gemäht und gegebenenfalls mit Kunstdünger oder Ungeziefervernichtungsmitteln behandelt. Dem Deich wird also die produzierte organische Masse entzogen; für einen Ausgleich wird nicht gesorgt, im Gegenteil, durch chemische Mittel wird das Wachstum der Pflanzen noch künstlich erhöht. So tritt ein jährlicher Humusschwund ein. Es ist absehbar, wann ein auf diese Weise behandelte Deich anfällig wird und bei Sturmfluten Bruchmöglichkeiten bietet.

Während eines Vortrages wurde Herr Dipl. Ing. Erchinger, leitender Beamter des Bauamtes für Küstenschutz Norden im

Jahre 1978 auf das Thema angesprochen. Auf eine Schafbeweidung hingewiesen, antwortete er, eine solche Beweidung wäre optimal, jedoch läge das nicht in seiner Kompetenz, dafür wäre die Gemeinde zuständig. Die Kompetenz eines Bauamtes für Küstenschutz findet ihre zeitliche Grenze nach dem Bau der Deiche, entsprechende Deichpflege soll im Juister Fall von dafür nicht qualifizierten Gemeindebediensteten vorgenommen werden.

Deiche, die o.a. Behandlung unterliegen, werden nach max. 50 Jahren den Erfordernissen des Küstenschutzes nicht mehr entsprechen, ein neuer Deich „muß“ in Planung gegeben werden.

Für die planenden und ausführenden Ämter ist somit die Existenzberechtigung gesichert. Zudem sind in Verwaltungshierarchien Techniker als Mitarbeiter leichter einzugliedern als Schäfer. Auch hier kristallisiert sich die Problematik heraus: Sind landschaftsgestaltende Ämter durch ihren heutigen Verwaltungsaufbau überhaupt in der Lage, Landschaftsentwicklung zu betreiben, in der sich kreative Impulse mit ökologischen Erfordernissen und anthropogenen Nutzungen vereinen?

Sind es nicht eher die Eigengesetzlichkeiten der Bürokratie, die sich in der Landschaftsgestaltung manifestieren?

### Allgemeine Schlußfolgerungen

Jede Landschaft ist kontinuierlicher Veränderung unterworfen, der Mensch als ein der Natur zugehöriges Wesen hat seinen Teil an dieser Entwicklung und muß ihn auch wahrnehmen. Nicht das Abtrennen der Natur in Nischen vom Nutzungsbereich des Menschen und nicht nur eine ästhetische Gestaltung der Landschaft in Bereichen, wo Funktion weitgehend ausgesetzt ist, ist erforderlich, sondern das Leben und Gestalten in natürlichen Zusammenhängen.

Wir dürfen bei aller technischen Entwicklung nicht vergessen, daß wir unsere Lebensgrundlagen aus der Natur schöpfen.

In bestimmten Bereichen, dazu gehört das menschliche Schaffen in der Landschaftsgestaltung bzw. -entwicklung muß vom rein technischen und banal-ökonomischen Denken Abschied genommen werden.

Die Forderungen, die an Projektion und Durchführung von landschaftsverändernden Maßnahmen zu stellen sind, lassen sich auf vier Prinzipien reduzieren:

1. Berücksichtigung ökologischer Notwendigkeiten,
2. Berücksichtigung menschlicher Belange,
  - wie Schutz und Nutzung,
3. kreative Entwicklung,
4. ästhetische Gestaltung im gesamten Bereich und im einzelnen.

Einfacher ausgedrückt:

Zu einer lebendigen, organischen Landschaftsgestaltung und -entwicklung gehören in der Praxis stehende, kreative Menschen, die in der Landschaft, mit der Landschaft leben und an ihrer Entwicklung und Entfaltung inneren Anteil nehmen.

Nicht eine administrative, sondern die geistige Durchdringung der Landschaft ist die Forderung, die an alle landschaftsgestaltenden Menschen und Institutionen zu stellen ist – auch an den technischen Küstenschutz.

### Literatur

- 1 Prof. Dr. Berndt Heydemann: Gutachten „Leitlinien zu Bestand, ökologischer Bedeutung und zum Schutze der nordwesteuropäischen Wattenmeerregion“.
- 2 Dipl. Ing. Heie Focken Erchinger: „Deichbau auf Juist“. In: Seehund, Bd. 3 (1977), Loog Verlag, 2983 Juist.