



Gieselau-Kanal mit Schleuse.
Der Kanal verbindet die Eider
mit dem Nord-Ostsee-Kanal.

REVIERE

Mal wieder: Die Gieselau-Schleuse

Ab dem 31. März wird die Gieselau-Schleuse nach einer Unterbrechung von fünf Monaten wieder für die Schifffahrt nutzbar sein. Während des Winters wurde die Anlage gewartet, und es wurden auch kleine Instandsetzungsarbeiten ausgeführt. Die Schleuse soll dann wieder so weit in Ordnung sein, dass sie eine weitere Saison durchhält.

Die grundlegenden Probleme bleiben damit weiterhin ungelöst. Das neueste technische Gutachten der LPI Ingenieurgesellschaft aus Hannover listet eine ganze Reihe alters- und betriebsbedingter Korrosions-, Beton- und Mauerwerksschäden auf. Die Schleusenhäupter sind in keinem guten Zustand, in den Vorhäfen gibt es Handlungsbedarf und in der Schleusenammer verformen sich die Spundwände.

Zum Teil, so lässt sich begründet mutmaßen, beruhen die Mängel auf der bewussten Vernachlässigung einfacher Unterhaltungsmaßnahmen. Es liegt zum Beispiel auf der Hand, dass Stahlteile wegrosten und schließlich versagen, wenn der Korrosionsschutz für sie unterbleibt.

Für die Gieselau-Schleuse fehlt eine Untersuchung der Langzeitfolgen des jetzigen Erhaltungszustands. Erst wenn man diese kennt, weiß man, welche Sanierungsmaßnahmen wann erforderlich sind und was sie kosten werden. So macht es etwa einen großen Unterschied, ob die Statik des Bauwerks durch die Verformung der Spundwand beeinträchtigt wird oder nicht. Am Ende hängt von der Beantwortung solcher Fragen ab, ob die Schleuse mit überschaubarem Reparaturaufwand noch für 15 bis 20 Jahre weiterbetrieben werden kann, oder ob eine Grundsanierung, wenn nicht sogar ein Neubau, mit Kosten in zweistelliger Millionenhöhe notwendig werden.

In der Eiderregion bleibt bei Wassersportlern, Vertretern der Tourismusbranche und Kommunalpolitikern die Unsicherheit bestehen, ob

die Verbindung zwischen Eider und Nord-Ostsee-Kanal (NOK) passierbar bleiben wird.

Der Streit um die Erhaltung des schleswig-holsteinischen Wasserstraßennetzes aus Eider, Gieselaukanal und NOK ist keineswegs beendet. Nach wie vor ist keine einvernehmliche Lösung in Sicht. Die Schleuse im Gieselaukanal sorgt seit Jahren für Konflikte, weil sich der Bund ihrer aus Kostengründen entledigen will, während das Land aus guten Gründen auf der Unterhaltungspflicht des Bundes beharrt.

Seit 1937 nutzt die Schifffahrt das Ersatzbauwerk für die damals zugeschüttete Rendsburger Schleuse. Seit die regionale Frachtschifffahrt aus den norddeutschen Tidenrevieren weitgehend verschwunden ist, weil Güter, die früher auf dem Wasserweg befördert wurden, heute mit dem LKW auf der Straße transportiert werden, sind es vor allem Sportfahrzeuge und mal größerer, mal kleinerer Ausflugsverkehr, die die Wasserstraße nutzen. Im Lauf der Jahre nahm allerdings auch diese Nutzung ab. Waren es einmal mehr als 3.000 geschleuste Fahrzeuge pro Jahr, so sind es heute nur noch gegen 1.500.

Dieser Rückgang verweist auf einen Mangel ganz anderer Art: Viel zu lange blieb das hier vorhandene wassertouristische Potenzial fast unbeachtet. Erst seit einigen Jahren – und neuerlich gebremst durch die Corona-Pandemie – steuert man dem in der Region gezielt entgegen. Eine große Zahl Segler und Motorbootfahrer benutzt in jeder Saison den Nord-Ostsee-Kanal, um den Weg zwischen den beiden Meeren zurückzulegen, aber etliche Crews wissen gar nicht, dass nahe der Fähre Oldenbüttel, bei Kanalkilometer 40,7 der dort einmündende Gieselaukanal die Möglichkeit eröffnet, eines der landschaftlich schönsten und abwechslungsreichsten Reviere Schleswig-Holsteins zu erreichen. Nur wenig mehr als 2,5 Kilometer trennen hier den NOK von der Eider.

Fotos: Bundesanstalt für Wasserbau / Wikimedia Commons, R. Planthaber / pixelio.de, Herstellerfoto

ONLINE-SEMINAR

Segeln im Gezeitenstrom

Entspannte Törns und sicheres Segeln in Tidengewässern: Die Vielfalt der Reviere, spezielle Tidenerscheinungen, die Gezeiten verstehen und nutzen, sind nur einige Stichworte zum Online-Seminar des KYCD am 25. und 26. März 2023.

Das Wattenmeer, die englische Südküste, die Kanalinseln oder die Bretagne, Flüsse wie Elbe und Weser – jedes dieser Reviere wartet mit eigenen Tidenerscheinungen auf. Im Online-Seminar werden die Anforderungen und spezifischen Risiken der verschiedenen Reviere ebenso behandelt, wie die Möglichkeiten, dank der geschickten Nutzung der Tiden schnelle Reisen zu unternehmen oder bleibende Natureindrücke auf den Sänden des Wattenmeers zu erleben.

Ziel des Seminars ist es, sowohl den Blick für und auf die Besonderheiten zu bekommen, als auch unterscheiden zu können, wo man sich in Tidenrevieren wann mit einer Yacht sicher aufhalten kann und an welchen Orten sich eine Yacht zu bestimmten Zeiten besser nicht befindet.

Die Unterlagen zum Online-Seminar können von der Geschäftsstelle angefordert werden oder auf den Internetseiten des KYCD heruntergeladen werden (www.kycd.de, Rubrik Lehrgänge).



Im Takt der Tide zu segeln, erfordert einige Kenntnisse

Werden Sie Mitglied: Einen Mitgliedsantrag finden Sie unter www.kycd.de

Auszüge aus dem Leistungskatalog des KYCD: Club-Magazin viermal im Jahr mit nautischen Informationen, aktuellen Nachrichten und Clubinformationen; Infoschriften und Broschüren zu nautischen Themen, Seminarreisen, Praxistrainings und Lehrgänge, Törn- und Revierberatung.

Besuchen Sie uns im Internet: www.kycd.de
Hier finden Sie zahlreiche Informationen: aktuelle Club-Nachrichten, News aus der Branche, Downloads der KYCD-Broschüren und Druckschriften; Seminarübersicht mit Terminen und Anmeldeformularen.

Kreuzer Yacht Club Deutschland e. V.,
Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel. 040- 741 341 00, E-Mail: info@kycd.de,
Internet: www.kycd.de
Die Geschäftsstelle ist für den Publikumsverkehr geschlossen. Von Montag bis Donnerstag ist sie telefonisch von 10 bis 13 Uhr zu erreichen.

Sicherheitshinweis zu Fallschirmraketen Pirolec L-35 / L-35A



Das Niederländische Amt für Sicherheit (Dutch Safety Board) hat einen Sicherheitshinweis für Fallschirmraketen veröffentlicht, nachdem es bei der Verwendung einer solchen Rakete zu einem Todesfall kam. Es wird dringend geraten, diese Fallschirmraketen nicht zu benutzen.

Betroffen sind Fallschirmraketen des Typs Pirolec L-35 und L-35A (Lot 113, Nr. 0525/2021) des spanischen Herstellers LECEA.

Weitere Informationen gibt es beim Hersteller unter www.lecea.eu, bzw. auf den Internetseiten des BSH (www.bsh.de, Rubrik „Themen“ > „Schifffahrt“ > „Mitteilungen“).

Keine Seewetterberichte mehr beim Deutschlandfunk

Der bisher auf dem Digitalkanal Deutschlandfunk Dokumente und Debatten (Dif DokDeb) dreimal täglich gesendete Seewetterbericht für die Nord- und Ostsee – inklusive der nautischen Warnmeldungen – wird zum 01.03.2023 eingestellt. Damit entfällt auch die Möglichkeit, den Seewetterbericht online unter www.deutschlandradio.de nachzuhören oder sich per Band ansagen zu lassen.

Führerscheine: Betrug im Internet

Der Deutsche Motoryachtverband warnt schon seit einiger Zeit vor einer Betrugsmasche im Internet, bei der über eine Webseite „einfach und unbürokratisch neben Autoführerscheinen auch Sportbootführerscheine ohne Prüfung gekauft werden können“. Für den Binnenbereich kostet der „Lappen“ 450,00 Euro, für den Seebereich 550,00 Euro, natürlich per Vorkasse. Wie zu vermuten ist, hört man dann nach erfolgter Zahlung nichts mehr vom „Verkäufer“. Weitere Info unter www.dmyv.de in der Rubrik „Aktuelles“.