



Die Schlei – gefährdete Idylle

## NACHGEFRAGT

# Industriegifte in der Schlei

Vor zwei Jahren berichteten wir, dass bei der Neubebauung der Schleswiger Wiking-Halbinsel um 1970 erhebliche Altlasten der früheren industriellen Nutzung des Geländes nicht beseitigt wurden. Dort, wo einst die Dachpappenfabrik Erichsen und Menge stand, in der Teerabfälle des benachbarten Gaswerks der Stadt bis 1952 weiterverarbeitet wurden, ist der Boden bis heute durch Rückstände verseucht. Zu ihnen gehören Teeröle, Mineralöle, Phenole und Cyanide. Ein beträchtlicher Teil der organischen Kohlenwasserstoffe sind nicht nur bei Hautkontakt giftig, sondern zudem auch krebserregend.

Das Problem war seit Jahrzehnten bekannt und wissenschaftliche Gutachten belegen, dass die gefährlichen Chemikalien nicht mehr allein landseitig anzutreffen sind. Grundwasser transportiert sie allmählich in das Sediment der Schlei. Nahe einem Yachtanleger steigen vom Schleigrund immer wieder ölige Substanzen auf, die an der Wasseroberfläche einen deutlich sichtbaren Film bilden.

Trotz mancher Absichtserklärung geschah nichts, um die Gefahren für Anwohner, Wassersportler und Umwelt zu beheben. Die Stadt Schleswig und die Kreisumweltbehörde schoben Verantwortung und Zuständigkeit Jahr um Jahr hin und her, um den Sanierungskosten zu entgehen.

Neuerdings tut sich jedoch etwas. Die Stadt Schleswig hat gemäß dem Bundesbodenschutzgesetz einen Sanierungsplan erstellt, der vom Kreis Schleswig-Flensburg Ende Dezember letzten Jahres für verbindlich erklärt wurde. Das Plangebiet umfasst eine Fläche von 39.000 Quadratmetern, ist also etwa so groß wie fünfzehn Fußballfelder. Innerhalb dieses Areals muss der Boden mehrere Meter tief auf rund 12.000 Quadratmetern ausgetauscht werden. Zwei Drittel der konkreten Sanierungsfläche liegen an Land, ein Drittel in der Schlei.

Um Laboruntersuchungen durchführen zu können, wie mit einzelnen Partien des ausgehobenen Bodens umzugehen ist, soll das Baggergut zunächst auf einer jetzt landwirtschaftlich genutzten Fläche

am nördlichen Stadtrand Schleswigs zwischengelagert werden. Das belastete Material ist so gefährlich, dass es nicht ausreichen wird, einen Teil des Zwischenlagers mit einer Asphaltdecke zu befestigen und Oberflächenwasser aufzufangen. Es wird wegen der entstehenden Schadstoffbelastung sogar nötig, das Material einzuhausen und eine Luftaufbereitungsanlage zu errichten. Damit die LKW, mit denen der Aushub transportiert wird, kein kontaminiertes Material auf den Straßen verteilen, sollen am Zwischenlager und am Sanierungsgebiet Reifenwaschanlagen aufgebaut werden.

Die Sanierungsarbeiten werden nach der Planung wasserseitig beginnen. Untersuchungen durch Taucher haben allerdings ergeben, dass die Standsicherheit der vorhandenen Spundwand im Wiking Yachthafen wegen Durchrostungen rechnerisch nicht mehr nachgewiesen werden kann. Deshalb wird es erforderlich, bei der Sanierung die vorhandene Spundwand durch eine neue zu ersetzen. Für die Sanierung des kontaminierten Schleigrundes sind umfangreiche Vorarbeiten durchzuführen. Neben dem Rückbau eines Teils der Hafenanlage, müssen ein Kranaufstellplatz und ein Wasserspeicherbecken geschaffen werden, eine mobile Entwässerungsanlage und ein temporärer Schuttschirm für die Schlei werden ebenfalls gebraucht.

Auch wenn der wasserseitige Aufwand groß ist, an ihm wird die nun endlich in Angriff genommene, 33 Millionen Euro teure Beseitigung der Altlasten auf der Wiking-Halbinsel nicht scheitern. Ob die Arbeiten wie geplant in der zweiten Hälfte des Jahres 2023 aufgenommen werden können, ist dennoch nicht ganz sicher. Um an eine überbaute Teergrube und an eine Pechpfanne heranzukommen, müssen mehrere Gebäude abgerissen werden. Ob Eigentümer hiergegen gerichtlich vorgehen werden, scheint gegenwärtig offen zu sein.

Auch wenn sich nun eine positive Entwicklung abzeichnet, auf ein Ende des Eintrags der alten Industriegifte in die Schlei werden Wassersportler und Umweltschützer weitere Jahre warten müssen.

Foto: WSA Nord-Ostsee-Kanal

## IN EIGENER SACHE

# Mitgliederversammlung 2022

Normalerweise findet die Mitgliederversammlung des KYCD im Lauf der ersten vier Monate des Jahres statt. Wie auch in den zurückliegenden zwei Jahren der Pandemie, wo Präsenzveranstaltungen untersagt oder nicht möglich waren, kann aktuell die „Corona-Lage“ auch nicht unbedingt als normal oder entspannt bezeichnet werden. Deshalb ist der Vorstand der Auffassung, dass bei dem doch noch recht unübersichtlichen Infektionsgeschehen die Durchführung einer Mitgliederversammlung in Hamburg zurzeit nicht geboten erscheint. Der Vorstand macht deshalb auch in diesem Jahr von der Möglichkeit Gebrauch, die Mitgliederversammlung zu einem späteren Zeitpunkt anzusetzen – geplant ist der Spätsommer oder Herbst. Der Vorstand wird zur Mitgliederversammlung einladen, sobald es ohne besondere Einschränkungen möglich ist, eine Präsenzveranstaltung durchzuführen – und insbesondere es auch machbar erscheint.

Der Vorstand, Hamburg im April 2022

## BERICHTE

# Jahresbericht der WSV

Im Ende Januar veröffentlichten Jahresbericht dokumentiert die WSV die kontinuierliche Weiterentwicklung der ökologischen und ökonomischen nachhaltigen Wasserstraßeninfrastruktur. Im Gegensatz zu anderen Regierungspapieren (siehe Segeln 3/22, Seite 46) widmet sich diese Dokumentation auch der Sport- und Freizeitschifffahrt, in dem sowohl auf den „Masterplan Freizeitschifffahrt“ eingegangen wird, als auch auf das Vorhaben „Blaues Band Deutschland“. Es ist zu hoffen, dass die Maßnahmen der beiden Vorhaben auch durch- oder weitergeführt werden.



Das Aufgabenspektrum der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) umfasst die Wasserstraßen-Infrastruktur, Verkehrsregelungen und Verkehrstechniken für die Schifffahrt und Belange des Umwelt- und Naturschutzes sowie der ökologischen Weiterentwicklung der Bundeswasserstraßen.

Der Jahresbericht kann im Internet heruntergeladen werden unter [www.gdws.wsv.bund.de](http://www.gdws.wsv.bund.de) in der Rubrik „Publikationen“.

+  
+

## WASSERSRASSEN

# NOK für Sportboote wieder gebührenpflichtig

Von August 2020 bis Dezember 2021 mussten für Sportboote auf dem Nord-Ostsee-Kanal keine Gebühren entrichtet werden. Jetzt kostet die Passage für Sportboote wieder Geld.

Die Besonderheit hierbei: Wer für das Jahr 2020 eine Jahreskarte hatte und diese sich nicht anteilig hat erstatten lassen, kann mit diesem Ticket noch bis Ende Mai den NOK befahren. Die Gebühren und weitere Info sind im Internet einzusehen unter [www.gdws.wsv.bund.de](http://www.gdws.wsv.bund.de) in der Rubrik „Schifffahrt“ > „Sport- und Freizeitschifffahrt“.



Zuletzt mussten Sportboote keine Gebühren zahlen

**Werden Sie Mitglied: Einen Mitgliedsantrag finden Sie unter [www.kycd.de](http://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](http://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](mailto:info@kycd.de),  
Internet: [www.kycd.de](http://www.kycd.de)  
Die Geschäftsstelle ist für den Publikumsverkehr geschlossen. Von Montag bis Donnerstag ist sie telefonisch von 10.00 bis 13.00 Uhr zu erreichen.