Segelklub Juist

Segelklub Juist: Boots- und Fährhafen bereiten SKJ und Inselgemeinde große Sorgen

Beigetragen von S.Erdmann am 21. Aug 2015 - 22:14 Uhr

Zwei Insulaner, ein Problem. Der eine heißt Dietmar Patron und ist Bürgermeister auf Juist. Der andere heißt Olaf Weers, und er ist Vorsitzender vom Segel-Klub Juist (SKJ). Das gemeinsame Problem: Beiden steht zwar nicht das sprichwörtliche Wasser, dafür aber Schlick und Sand bis zum Hals. Immer weiter setzen sich Fähr- und Sportboothafen der Insel mit Schlick und zunehmend auch Sand dicht.

Beide möchten diesen wieder entfernt und die Häfen auf Tiefe gebracht wissen. Patron, damit die Inselanbindung mit den Fähr-, Fracht- und Ausflugsschiffen gewährleistet ist, Weers, damit sich die hohen Investitionen und finanziellen Anstrengungen, die durch seinen Verein seit Jahren in den Sportboothafen gesteckt wurden, rechnen. Zudem soll der Bootshafen ein attraktiver Anlaufpunkt für Bootstouristen bleiben.

Die Juister Wassersportler haben große Sorgen: Für den SKJ, der seit 2008 den damals zusammen mit der Seebrücke neu erbauten Bootshafen von der Gemeinde gepachtet hat, steigen die Baggerkosten seitdem in jedem Jahr, trotzdem verschlechtert sich der Zustand des Boothafens zusehends. Dies hat die Abwanderung von Festliegern, die seinerzeit einen Platz gekauft hatten, ebenso zur Folge wie das Fernbleiben von zahlreichen Gastliegern. Außerdem wurde in den letzten Jahren alles Geld in den Hafen gepumpt, so dass jetzt Reparaturarbeiten am Bootshaus und den Hallen unumgänglich geworden sind.

Vor diesem Hintergrund berief der Vorstand kürzlich die Wassersportler zu einer außerordentlichen Mitgliederversammlung ins Bootshaus ein, um über die derzeitige Situation zu informieren und um Möglichkeiten der Abhilfe zu erörtern.

Bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme war das Hafenbecken stark verschlickt. "In den ganzen Jahres des Bestehens wurde nie ein zufriedenstellender Zustand erreicht", so SKJ-Vorsitzender Olaf Weers. Seitdem verging kein Jahr, wo nicht umfangreiche Baggerungen notwendig waren, um den Betrieb in den Sommermonaten zu gewährleisten, manchmal mehr schlecht als recht. In den letzten Jahren wurde dazu das niederländische Räumboot "Bizon" eingesetzt. Mit dem Schlick klappte das auch noch recht gut, inzwischen haben sich aber im Boots- wie auch im Fährhafen große Sandmengen abgelagert, welche sich mittels eines solchen Eggenbootes nicht entfernen lassen. Somit muss jetzt eine andere Lösung her.

Hierzu wäre ein Umbau des Hafens vonnöten, dadurch verspricht sich der SKJ eine Verbesserung des Sedimenteintrages aber vor allem eine leichtere Bearbeitung des Hafens. Doch bevor irgendwelche Maßnahmen erfolgen können, müssen erst Modellierungen durch ausgewiesene Fachleute stattfinden. Da diese Geld kosten werden, mussten die Mitglieder nun entscheiden, welchen Weg man gehen will.

Es wurde verschiedene Vorschläge vorgestellt und von Weers ausführlich erklärt. Dabei wurde deutlich, dass eine Menge Vorarbeit geleistet und unzählige Gespräche mit Fachleuten und Behörden bereits geführt wurden. Nachdem Wasserbauexperten darauf hingewiesen hatten, dass eine Schwelle oder ein Fluttor in der Hafeneinfahrt wenig bringe, da dieses nur Sand, nicht aber Schlick abhalten würde, konnte diese Idee gleich verworfen werden. Der komplette Abbau der Schwallschutzwand und die Verlegung der Steganlage in Richtung Westen kam ebenfalls nicht infrage, der der SKJ derzeit über keinerlei Rücklagen verfügt und dieses nicht zu finanzieren ist. Auch die Verlegung der Einfahrt ans nördliche Ende der Schwallschutzwand würde eine komplette Umlegung der Steganlage mit hohen Kosten (Ziehen und Neurammung der Haltepfähle usw.) erforderlich machen.

Man sprach sich schließlich für einen teilweisen Abbau der Schwallschutzwand aus. Nur im nördlichen Teil, dort wo sich auch der Anlegeplatz der NLWKN-Schiffe befindet, sollen 20 bis 30 Meter stehen bleiben. Man hofft dann, dass mehr Sedimente auf natürlichen Weg austreiben und man zudem mit einem größeren Baggerschiff in den Hafen kommt. N-Ports hat gegenüber dem Segelklub erklärt, dass man mit dem Hopperbagger "Seekrabbe" nämlich nur in den Boothafen fährt, wenn ein Großteil der Schwallschutzwand nicht mehr vorhanden ist.

Doch wie auch immer, bauliche Maßnahmen gehen nicht ohne die Hilfe des Hafeneigentümers, also der Inselgemeinde Juist. Dabei hat diese eigentlich mit dem Fährhafen genug Probleme. "Wir stehen mit dem Rücken zur Wand", stellt Dietmar Patron dazu fest. Der Bürgermeister sieht den größten Fehler überhaupt in der Tatsache, dass der Hafen damals nicht – wie bei allen anderen Häfen üblich – in die Trägerschaft des Landes Niedersachsen kam, sondern der Gemeinde aufgebürdet wurde. "Jetzt ist außer uns keiner so richtig für diesen Hafen zuständig", so der Verwaltungschef.

Durch Injektionsspülungen mit dem Bagger "Seekrabbe" von NPorts versucht man, Hafen und Zufahrt einigermaßen frei zu halten. Das ist nur eine Notmaßnahme, die ebenfalls nur bei Schlick, nicht aber bei Sand greift. "Wenn ich frage, wohin mit dem Eintrag, bekomme ich als Antwort, bis 2018 habe ich noch eine Klappstelle in der Juister Balje zur Verfügung. Nur ist die Fahrrinne dorthin dicht und kann von "Seekrabbe" gar nicht mehr erreicht werden", so der Bürgermeister.

Der Sand muss aber raus, denn wenn die Fährschiffe bei Ebbe teilweise auf hartem Sandboden liegen, ein anderer Teil des Schiffskörpers im weichen Schlick, dann ist das Gift für den Rumpf. Er kann sich verziehen oder andere Beschädigungen erleiden. Patron meinte auch, die Reederei hätte schon vorsichtig angedacht, langfristig bei Ebbe deshalb gar kein Schiff mehr im Juister Hafen zu belassen. Damit hätte man erst die Abfahrt von Norddeich und dann erst von der Insel. Für ihn natürlich eine Horrorvorstellung: "Das gibt ein Chaos bei den Vermietbetrieben, wenn die neuen Gäste schon in der Tür stehen, während die alten noch gar nicht abgereist sind."

Doch auch das Problem Sportboothafen hat Patron im Auge. Bereits vor fünf Jahren habe eine Untersuchung des Franzius-Instituts ergeben, dass der Schlickeintrag durch eine Verbreiterung der Einfahrt nur noch verschlimmert würde. Auch mit den Vorschlägen vom Planungsbüro Manzenrieder, der den Sportboothafen bei Hochwasser verschließen will, um das Wasser bei Ebbe mit großer Geschwindigkeit ausströmen zu lassen, konnte sich niemand so recht mit anfreunden. Zumal auch niemand sagen kann, wie effektiv die Sache wirklich sein würde.

So wandte Patron sich an Dr.-Ing. Andreas Wurpts, dem Leiter der zum NLWKN gehörenden Forschungsstelle Küste auf Norderney. Wurpts hatte sich schon länger mit dem Juister Sorgenkind beschäftigt, war er doch seinerzeit noch beim Franzius-Institut tätig. Er schlug vor, die Einfahrt von der Südspitze der Schwallschutzwand ganz in den Norden zu verlegen. Für den Aufbau und die Validierung eines lokalen, hochauflösenden hydro- und morphodynamischen Modells gab das NLWKN ein Angebot bei der Gemeinde ab, hierüber sollten Bauausschuss und Rat in der vergangenen Woche sprechen. Da sich der SKJ aber gegen diese Lösung ausgesprochen hatte, weil diese mit enormen Umbaukosten im Yachthafen verbunden wäre, wurde der Punkt abgesetzt.

Stellt sich die Frage, wie es nun weiter geht. "Laut Dr. Wurpts ist es kein Problem, ein Modell für die Herausnahme der Schwallschutzwand zu erstellen, der Aufwand wäre in etwa gleich", so Patron. Er sieht aber ein anderes Problem: Diese Schutzwand wurde mit öffentlichen Geldern errichtet, und das ist auf fünfzehn Jahre zweckgebunden. Daher müsste erst einmal geklärt werden, ob nicht unter Umständen Rückzahlungsforderungen von der N-Bank auf die Gemeinde zukämen, im schlimmsten Fall bis zu 125.000 Euro falls die Wand komplett abgebaut werden würde.

"Ich kann nicht nur isoliert die Schwallschutzwand betrachten, es fehlt einfach ein Gesamtkonzept", so Patron weiter. Will man z. B. diese Spundwand tatsächlich ziehen, muss eine Sandbank aus dem Fährhafen entfernt werden, die dort in den letzten Jahren angewachsen ist da man hier nicht mehr gebaggert hatte, damit ein Spezialschiff da überhaupt rankommt. Nach Meinung des Verwaltungschefs müsste erst einmal eine Grundbaggerung in beiden Häfen erfolgen, damit der Sand wieder verschwindet. Dann sollten kontinuierlich beide Häfen auf Tiefe gehalten werden. Patron könnte sich unter Umständen als einen Lösungsansatz vorstellen, dass die Gemeinde hierzu ein kleines Räumboot anschafft, welches regelmäßig und nahezu ganzjährig die Hafenbecken bearbeitet.

Fest steht für ihn, dass die Gemeinde und der Segelklub die Sache nicht alleine stemmen können. Daher organisiert Patron derzeit ein Behördengespräch, wo alle Fachleute z. B. von NPorts und dem NLKWN teilnehmen sollen. Er wünsche sich auch Wirtschaftsminister Olaf Lies dabei, denn dieser hatte im vergangenen Monat die Hilfe der Landesregierung zugesagt. Wenn alles terminlich klappt, soll dieses Gespräch im September stattfinden. Bereits in dieser Woche hatte sich Lies mit der Problematik befasst und in Norddeich bei einem Ortstermin die Verschlickung von Häfen und Zufahrtsrinnen mit den Inselbürgermeistern und Vertretern der Reedereien besprochen.

Unser Foto zeigt SKJ-Vorsitzenden Olaf Weer (links) und Bürgermeister Dietmar Patron vor dem Bootshafen bei Niedrigwasser. Ein weiteres Foto zeigt die Schwallschutzwand, die unter Umständen wieder entfernt werden soll. Weitere Bilder zeigen den Fähr- und den Bootshafen sowie die Einfahrtsrinne bei Niedrigwasser. Die letzte Aufnahme zeigt das Heck der "Frisia II" bei Niedrigwasser im Juister Hafen. Bis zur Markierung 1,20 Meter liegt das Schiff normalerweise im Wasser (oder auch im weichen Schlick). Man erkennt dass es bei Niedrigwasser rund einen halben Meter herausschaut, weil sich Sand unter dem Rumpf befindet.

JNN-FOTOS (7): STEFAN ERDMANN

Article pictures

14
12
10