OFFIZIELLE MITTEILUNGEN KREUZER YACHT CLUB DEUTSCHLAND E.V.



Cchleswig-Holsteins größter Fluß ist ein be-Sonderes Revier. Ein Tidengewässer vom Mündungstrichter im Nordseewatt bis zur ersten Schleuse 23 Kilometer landeinwärts des Sperrwerks. Dann ein stiller Flußlauf, der sich auf rund 75 weiteren Kilometern durch die Landschaft windet. In Rendsburg das abrupte Ende, seit dort in den 1930er Jahren die Verbindung zum Nord-Ostsee-Kanal zugeschüttet wurde. Ersatz für die Verbindung schafft der damals gut 20 Kilometer westlich der Stadt angelegte Gieselaukanal. Befahrbar ist das Revier von Schiffen bis zu 65 Meter Länge und 9 Meter Breite, auch die Tiefe ist für große Yachten überall ausreichend. Einen mäandrierenden Fluss, auf dem über weite Strecken mit seegängigen Fahrtenyachten sogar gesegelt werden kann, findet man hierzulande so kein zweites Mal.

Das Revier wird von Kanuten, Seglern und Motorbootfahrern nicht nur lokal wegen seiner Naturnähe geschätzt und genutzt. Es ist zugleich eine wichtige Verbindung für den Durchgangsverkehr zwischen Nordund Ostsee. Die exakte Zahl fehlt, aber man greift nicht zu hoch, wenn man schätzt, dass in jeder Saison 1.600 bis 2.000 Yachten diesen Weg nutzen.

Die Eider hat noch mehr zu bieten, als den Blick auf einige der schönsten Landschaften des Landes zwischen den Meeren. Mit Tönning, Friedrichstadt und Rendsburg liegen

11/2016

drei Städte an ihr, die sich kulturell und historisch deutlich voneinander unterscheiden: Tönning, dessen Hafen in der heutigen Form kurz nach 1600 angelegt wurde, war einmal Dänemarks wichtigster Umschlagsplatz an der Nordseeküste. Von hier aus wurden landwirtschaftliche Produkte nach ganz Europa verschifft. Friedrichstadt, das sich bis heute als "Holländerstadt" mit Grachten und Stufengiebeln der Backsteinrenaissance präsentiert, wurde während des Dreißigjährigen Krieges von religiös verfolgten Kolonisten gegründet. Dank der von den dänischen Landesherren gewährten Religionsfreiheit, wurde die Geschichte der Kleinstadt von einer bemerkenswerten Glaubensvielfalt geprägt. Auch Rendsburg war eine dänische Toleranzstadt, in der es, wie in Friedrichstadt, vom 17. Jahrhundert bis in die NS-Zeit eine jüdische Gemeinde gab. Deren Geschichte dokumentiert heute das Jüdische Museum. Historische Zeugnisse besitzt Rendsburg auch aus seiner Geschichte als Garnisons- und Verwaltungsstadt, durch seine Lage am NOK gibt es dort zudem eine Reihe verkehrsgeschichtlich interessanter Bauwerke. Zu solchen Bauwerken gehören in der Region auch die restaurierten Reste und Schleusen des "Schleswig-Holsteinischen Canals". Er bildete mit der Eider von 1784 bis zum Bau des "Kaiser-Wilhelm-Kanals" den ersten wirtschaftlich bedeutenden Wasserweg zwischen Nord- und Ostsee.

Nach der Auffassung des Bundesverkehrsmi-

nisteriums ist die Eider aber nur eine weniger attraktive Freizeitwasserstraße. Sie habe, heißt es im Wassertourismuskonzept, eine "mittlere Bedeutung für Freizeit und Tourismus". Diese Einstufung hat zur Folge, dass die Erhaltung der Schiffbarkeit im vorhandenen Umfang nicht gewährleistet wird. Dabei kommt für das Eider-Revier verschärfend hinzu, dass der Gieselaukanal gesondert bewertet wurde. Ihm wird nur eine "geringe Bedeutung" zugestanden. Sofern die Unterhaltungs- und Betriebskosten nicht auf andere abgewälzt werden können, wird bei Gewässern mit "mittlerer" oder geringerer Einstufung der Rückbau von Wasserbauwerken erwogen. Die Erhaltung der Gieselauschleuse ist damit hoch gefährdet. Ohne sie wäre die Eider als Weg zwischen Nordund Ostsee zerstört.

Die zukünftig vorhandenen Haushaltsmittel sollen nach dem Willen des Ministeriums in die Reviere "mit hoher beziehungsweise sehr hoher touristischer Bedeutung gelenkt werden". In Schleswig-Holstein gibt es solche Reviere angeblich nicht. Der Wassersport im Norden droht deshalb finanziell ausgetrocknet zu werden. Egal, ob es um die Eider oder die Nebenflüsse der Unterelbe geht: Das Wassertourismuskonzept des Verkehrsministeriums ist schädlich.