adfc Tornesch-Uetersen

Über die Bedeutung des Schiffsverkehrs auf Pinnau und Krückau

Zur Zeit der Inbetriebnahme der Sperrwerke im Jahre 1969 herrschte regelmäßiger gewerblicher Schiffsverkehr auf beiden Flüssen. Große Binnenschiffe liefen regelmäßig Industriebetriebe an der Krückau (Peter Kölln) und an der Pinnau (Feldmühle bzw. Stora Enso) an.

Die Verschlickung der Flüsse, z.T. sicher auch Folge der mehrmaligen Elbvertiefung, führte dazu, dass der gewerbliche Schiffsverkehr auf der Krückau schon 2002 und auf der Pinnau 2017 eingestellt wurde. Es ist wegen des enormen Aufwands nicht damit zu rechnen, dass die Flüsse für Binnenschiffe wieder schiffbar gemacht werden.

Die „Klostersande“ liegt seit 2013 als maritimes Denkmal im Elmshorner Hafen. In den vergangenen Jahren ist sie einige Male (zuletzt im August 2020) durch das Sperrwerk auf die Unterelbe gefahren.

Die „Trischen“, ein Vermessungsschiff des LKN, macht gelegentlich nahe der Krückaumündung hinter dem Krückau-Sperrwerk fest. Sie kann das Sperrwerk nur passieren, wenn die Drehbrücke geöffnet ist.

Ansonsten werden die beiden Flüsse nur von Sportbooten befahren. Die Häfen an den Flussmündungen schließen in der Zeit vom 31.10. bis zum 1.4., so dass keine Schifffahrt stattfinden kann. In der übrigen Zeit sind die Häfen nur zwei Stunden vor Eintreten des Hochwassers und eine halbe Stunde danach zu erreichen.

Yachthafen an der Krückaumündung am 14.11.2021

adfc Tornesch-Uetersen

Überlegungen zu einer Neuordnung des Betriebs der Sperrwerke

Grundsätzliches:

1) Die Sperrwerke sind in erster Linie Teil der Deichverteidigungslinie.
2) Die Schifffahrt hat Vorrang.
3) Wenn der Deich nicht verteidigt werden muss und wenn keine Schifffahrt möglich ist, werden die Brücken für Radfahrer und Fußgänger offengehalten.

Da es vom 1.11. bis zum 31.3. keine Schifffahrt geben kann, sollen die Drehbrücken für den Fuß- und Radverkehr durchgängig überquerbar bleiben. Für eventuelle Durchfahrten einzelner Schiffe (s.o.) müsste die Brücke geöffnet werden.
Wenn der Deich verteidigt werden muss, werden die Radwege gesperrt.

In den Monaten April (zurzeit ab 1. Mai) bis Oktober sind die Tower besetzt, um Radfahrern und Fußgängern die Überquerung und Sportbooten mit einer Masthöhe von über 7m die Durchfahrt zu ermöglichen. Die Überquerungszeiten sind derzeit besonders an Wochentagen stark eingeschränkt, und seit Jahrzehnten wünschen sich viele Bürger, dass die Zeiten ausgeweitet werden (vgl. zum Beispiel die Initiative der MdBs Rossmann und Schröder im Jahre 2004).
Solche Initiativen sind bisher daran gescheitert, dass erhebliche Kosten für das LKN entstehen würden, wenn die Tower länger besetzt werden müssten.

Die Tower müssten unserer Auffassung nach nicht besetzt sein, wenn die Häfen an den Flussmündungen ohnehin nicht anlaufbar sind. Wenn keine Schifffahrt möglich ist, könnten die Brücken für Radfahrer und Fußgänger offengehalten werden.

Die Zeiten, wann der Tower besetzt sein müsste, würden sich je nach Eintritt des Hochwassers verändern. Als konkretes Beispiel sei hier die Periode vom 6.-8.10. aufgeführt, in der sich für das Krückau-Sperrwerk folgende Dienstzeiten für die Towerbesatzung ergeben würden:

6.10.2021	(HW 04.16)	HW 16.31	14.15 - 17.15 Tower besetzt
7.10.2021	(HW 04.59)	HW 17.14	15.00 - 18.00 Tower besetzt
8.10.2021	(HW 05.39)	HW 17.54	15.30 - 18.30 Tower besetzt

Nach diesem Vorschlag könnte sich sogar eine Kostenersparnis für das LKN ergeben.
Es erscheint uns unwahrscheinlich, dass die Sperrwerke auch nachts für potenziell den Krückau-Hafen ansteuernde Segler offengehalten werden müssen. Im Falle einer Havarie könnten die Boote den Hafen Kollmar anlaufen oder an den Dalben vor dem Sperrwerk festmachen.

Wenn es ein Gesetz geben sollte, das die freie Zugänglichkeit der Bundeswasserstraße Krückau vorschreibt, müssten die Brücken nachts wohl geschlossen werden, so dass Sportboote mit einer Masthöhe von über 7m passieren können.