

# Gefangen im eigenen Revier

Mit Mast geht gar nichts in der Lesum: Die Schleuse im Lesumsperrwerk ist auch den ganzen April hindurch geschlossen geblieben. Die Revisionsarbeiten des Deichverbandes haben sich durch Sturmfluten und die nasse Frühjahrswitterung verzögert. Rund 200 Segler haben festgesessen in ihrem malerischen Revier. Boote aus den Winterlagern in Elsfleth und Bremerhaven sind nicht an ihre Sommerliegeplätze gekommen. Bootsverkäufe sind ins Stocken geraten durch den Stau der Segelboote am Sperrwerk.



Kein Durchkommen mit stehendem Mast: Den ganzen April hindurch dauerten die Bauarbeiten an der Schleuse im Lesumsperrwerk an – länger als angekündigt. (Fotos: Kölling)

Peter Renken hat nur zwei Stunden telefoniert, um zwölf wütende Klubkameraden zum Ortstermin an seinem liegenden Mast zu versammeln. Der zweite Vorsitzende des Vereins Wassersport Lesum (VWL) beklagt sich besonders über die schwache Informationspolitik des Deichverbandes: „Wir wussten von der Sperrung bis Ende März und haben alles darauf ausgerichtet. Mehr durch Zufall haben wir dann erfahren, dass wir wohl erst Anfang Mai hier herauskommen. Da kann einem schon einmal die Hutschnur reißen.“ Lediglich auf der Internetseite des Sperrwerks hätte man den Vermerk finden können, sagt Renken: „Viele

wussten gar nicht, dass es eine solche Seite gibt. Man muss mit den Leuten doch anders umgehen.“

Zwanzig Grad Celsius, und doch kommt aus dem Bootslager der Lesumer nicht die ty-

## Segler erbost über verlängerte Schleusensperrung im Lesumsperrwerk und Informationspolitik des Deichverbandes – FSB verspricht besseren Nachrichtenfluss

pische Soundkulisse von sirrenden Exzentrerschleifern beim Polieren. Die Boote sind alle längst fertig gepinselt und fit für die Saison. „Das kostet uns einen Monat unserer sowieso schon kurzen Saison“, sagt Peter Schiefelbein, der sonst schon mit seinem Neun-Meter-Segelboot unterwegs gewesen wäre: „Irgendwie werden wir uns darauf einrichten. Aber wir haben zwei im Klub, die ihre Boote jetzt verkaufen wollten und natürlich keine Probefahrt unter Segeln verabreden können. Die sind richtig gekniffen.“

Axel Terres, als ehemaliger Schulleiter von St. Magnus eher als fröhlicher Mensch bekannt, schaut mürrisch aus der Wäsche. Er ist sonst mit seiner Frau auch schon früh im Jahr hinüber in die Ostsee gesegelt. Das kann er dieses Jahr streichen: „Mich ärgert es aber auch, weil wir es hier meines Erachtens mit der Bremer Krankheit zu tun haben: Man fängt etwas an und kriegt es partout nicht fertig.“ Auf die Frage, ob man denn nicht einfach mit liegendem Mast durch die hochgezogenen Sperrwerkstore in der Mitte fahren könnte, die ständig auch von Motor- und Ruderbooten passiert werden, kommt nur Kopfschütteln aus der Runde. Peter Schiefelbein: „Der Mast hier von Peter Renken wiegt 300 Kilo, ist 14,30 Meter lang und würde so vorne und hinten weit über das Elf-Meter-Boot ragen. Den können sie nicht einfach mal eben quer drüberlegen.“

Wilfried Döscher vom Deichverband findet hingegen, dass das Mastlegen doch für die ganz Eiligen eine gute Lösung ist: „Man kommt doch durch. Wo ist also das Problem?“ Er verweist darauf, dass die letzte große Revision der Schleusenammer zwanzig

zig Jahre her ist: „Wir mussten da jetzt mal wieder ran. Und wir haben extra im Januar mit den Arbeiten begonnen, um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Für uns wäre es viel bequemer gewesen, wenn wir im Sommer hätten arbeiten können.“ Döscher's Gesprächspartner beim Ortstermin an der Sperrwerksbaustelle ist Nils Kollert, frisch gewählter Vorsitzender des Fachverbandes Segeln Bremen (FSB). Der Geschäftsführer des Deichverbandes geht einmal auf die Details der Arbeiten ein.

Döscher zeigt hinunter auf die schweren schwarzen Verschlussplatten aus Stahl, die sich gegen die Fluten der Lesum stemmen: „Normalerweise bedient man sich bei einer Revision einer anderen Technik. Nur hätte die hier angesichts der erlebten Sturmfluten und des enormen Tidedrucks nicht ausge-

Zumal wenn man weiß, was für einen Aufwand wir hier betreiben.“

Auf die eigentliche Zeitverzögerung angesprochen gibt der Geschäftsführer des Deichverbandes eine Schnellübersicht über die Wetterentwicklung seit Januar: „Das ging ja hier gleich mit einer Sturmflut los. Dann kam Eis, so dass du unten in der Kammer Schlittschuh laufen konntest. Und im März war es warm, aber auch nass. Da konnte unten auch niemand arbeiten.“ Letztlich sei man beim Konservieren und Beschichten der Schleusentore aber auf trockenes Wetter angewiesen. Den ersten Mai als Termin der Wiedereröffnung der Schleuse sichert Döscher Kollert aber zu: „Das wird mit hundertprozentiger Gewissheit hinhalten.“

Der Seglersprecher lässt sich überzeugen, lobt schließlich sogar die Schleusencrew:

„Man muss mit den Leuten doch anders umgehen“: Zahlreiche Segler saßen fest im eigenen Revier und ärgerten sich über den mangelnden Informationsfluss seitens des Deichverbandes.



Ortstermin: Nils Kollert (l.), neuer Vorsitzender des FSB, und Wilfried Döscher vom Deichverband wollen den Nachrichtenfluss zwischen Behörde und Verband verbessern.

reicht. Diese Notverschlüsse mussten wir speziell anfertigen lassen.“ Kostenpunkt: Eine halbe Million Euro. Die gesamte Revision summiert sich auf eine glatte Million Euro. Viel Geld für den Deichverband. Döscher fühlt sich von den Seglern als Deichverband ungerecht behandelt: „Man müsste doch annehmen, dass nicht nur wir als Eigentümer, sondern auch die Nutzer ein hohes Interesse daran haben müssten, dass diese Schleuse wieder hundertprozentig intakt ist. Ich kann diese Proteste nur schwer nachvollziehen.“

„Man hört hier nie Klagen über die Mannschaft. Alle sind freundlich und uns als Seglern normalerweise sehr zugetan. Das muss ich hier auch einmal sagen.“ Aber – ganz Diplomat – verabredet Kollert mit Döscher, dass künftig die Deichverband-Informationen zu solchen Dingen direkt an den Fachverband gehen. Kollert: „Wir informieren dann umgehend alle Mitgliedsvereine, damit niemand mit stehendem Mast verzweifelt vor der Schleuse herumtreibt.“

(Volker Kölling)