

NOK- Seglerabend am 17.09.2015 in der Industrie- und Handelskammer, Kiel

Die Initiative Kiel- Canal ist das Sprachrohr des „Nord- Ostsee- Kanals“

Sie ist ein Zusammenschluss der Interessenvertreter der

- Kanalkunden
- Dienstleister am NOK
- der Wirtschaft im Umfeld des NOK

Eine Mitgliedschaft kann für € 50 erlangt werden und spricht Unternehmen, (Gebiets-) Körperschaften, Verbände und Einzelpersonen an.

Initiative Kiel- Canal: <http://initiative-kiel-canal.de/?lang=de>

Die Moderation des Abends hatte **Frederik Erdmann**, Sprecher der Initiative Kiel- Canal

0. Grußwort

Dr. Frank Nägele,

Schleswig- Holsteins Wirtschaftsstaatssekretär,

hebt die Bedeutung des NOK als Lebensader für die norddeutsche und nordeuropäische Wirtschaft hervor. 5000 Beschäftigte hängen direkt vom NOK ab. 30% aller in Hamburg umgeschlagenen Container werden mit Feederschiffen durch den NOK transportiert.

Ebenso betonte er die Bedeutung des Kanals für den Tourismus und den Wassersport. Streifte die Olympiabewerbung Hamburg und Kiels und beendete sein Grußwort und bemühte den neuen Slogan seines Landes, alle schleswig- holsteinischen Wassersportstraßen seien ein Teil des „echten Nordens“.

1. Modernisierung der Infrastruktur des NOK – Maßnahmen und Zeithorizonte und aktuelle Planungen für die Schleusenanlagen in Kiel- Holtenau und Brunsbüttel

Karsten Thode,

Dezernatsleiter Regionales Management GDWS (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur),

beschrieb die Zuständigkeit seiner Behörde für den Längs- (Schiffsverkehr) und Querverkehr (Brücken, Tunnel, Fähren) im Kanal. Die alte Bausubstanz sei weiterhin leistungsfähig, allerdings ist zukünftig eine Leistungssteigerung durch Sanierung notwendig. Positiv sei bereits die Ertüchtigungsmaßnahme an der Rendsburger Hochbrücke zu erwähnen. Durch die Sanierung sind dreifach höhere Traglasten möglich geworden. Rückschläge gibt es beim Tunnelbau in Rendsburg. Im Februar 2016 sei die Oströhre fertig gestellt. Unklar ist, ob die Weströhre mit oder ohne Pause in Angriff genommen wird.

Für alle 14 Fährstellen gebe es ein Modernisierungsprogramm. Drei neue Fähren sind ebenfalls bestellt.

Er gab einen Überblick über die 5 großen Maßnahmen seines Zuständigkeitsbereiches.

- Alle Schleusen werden modernisiert. Verbunden wird damit eine Leistungssteigerung aller Anlagen.
- Dafür kündigte er den Bau einer fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel an. In Brunsbüttel ist eine weitere Schleuse erforderlich, weil die Schleusenkapazitäten an ihre Grenzen stoßen. Zum einen durch den höheren Teilstreckenverkehr als auch durch die längeren Schleusungszeiten wegen der Tideeffekte. Mit der Fertigstellung rechnet man im Jahr 2021. Danach wird mit der Grundinstandsetzung der vorhandenen Schleusen begonnen.
- Eine weitere Schleuse in Kiel sei nicht geplant, die Sanierung der vorhandenen reiche aus. Begonnen wird mit dem Bau eines Leitungsdükers.
- Der Engpass des Kanals an der Levensauer Hochbrücke soll beseitigt werden, um Begegnungen von Schiffen der Klasse 8 zu ermöglichen. Eine neue Brücke mit größerer Spannweite soll gebaut werden. Die Oststrecke wird ausgebaut. Die Kurvenradien werden beispielsweise mit der Verlängerung auf 3000 m „entschärft“
- Als Abschluss der Maßnahmen ist eine Vertiefung der Fahrrinnen geplant.

Die Kosten sind mit 1,5 Mrd. € veranschlagt und bewilligt worden. Er problematisierte die Personalsituation seiner Behörde: Es fehlen 500 Ingenieurstellen. 189 Stellen sind/oder werden? neu besetzt.

2. Aktuelle Planungen

Dieter Schnell,

Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamts Kiel-Holtenau,

kündigte an, dass es für die nächsten neun Jahre bei Schleusungen der Sportschifffahrt in Kiel dabei bleibe, dass nur die großen Schleusen genutzt werden können. Für die Bauzeit reicht ein „Bypass“, um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Die alten Schleusen in Holtenau sind nicht mehr zu retten, sie werden in ihrer Grundstruktur erneuert und für den „Bypass“ vergrößert. Mit ihrer Fertigstellung ist in 9 Jahren zu rechnen.

Für die Sportschifffahrt seien Anzeigetafeln montiert worden, über die in Holtenau über Wartezeiten informiert werde. Die Begehbarkeit der Schlengele in den neuen Schleusen ist in Hinblick auf die Sportboote verbessert worden. Künftig werde es WLAN im Bereich der Kieler Schleusen geben. Ebenso veröffentlichte er eine Telefonnummer, über die sich über Wartezeiten informiert werden könne. (0431 3603152).

Aktuelle Informationen gibt es zur Schleusenverfügbarkeit (<http://www.wsa-brunsbuettel.wsv.de/nok/Schleusenverfuegbarkeit/index.html>) und Tipps für das Durchfahren der Schleusen auf: <http://www.wsa-kiel.wsv.de/Service/index.html>.

3. Der Kanalausbau aus verkehrlicher Sicht

Michael Hartmann,

Ältermann der Lotsenbrüderschaft NOK in Brunsbüttel,

fasste sich kurz und relativierte die Nutzung des angegebenen Telefonanschlusses. Grundsätzlich gebe es aus seiner Sicht nur wenig Probleme mit dem Verhalten der Sportschiffer.

Seit 25 Jahren sei er zufrieden mit dem Verhalten der Sportschiffahrt. In den 60er Jahren gab es jährlich rund 100.000 Passagen von Sportbooten. Aktuell sei diese Zahl auf 15.000 gesunken.

Er gab allerdings den Hinweis, dass Sportboote beim Einfahren in die Schleuse zügig und ganz nach vorne durchfahren mögen. Außerdem gab er einen Warnhinweis auf Querströmung durch Schraubenwasser, dem man am wenigsten entgehe, indem man die Geschwindigkeit drosselt.

Wegen der Bauarbeiten kommt man über die Schleusenanlage in Brunsbüttel nicht mehr „an Land“.

Er empfahl zur Kommunikation mit den Schleusen und während der Kanalfahrt die bekannten Sprechfunkkanäle. Die entsprechenden UKW-Kanäle sind abzuhören. Auf Funkdisziplin ist zu achten.

UKW-Kanal 13 Schleusenbereich Brunsbüttel Ruf Kiel-Kanal I

UKW-Kanal 2 Strecke Brunsbüttel - Breiholz Ruf Kiel-Kanal II

UKW-Kanal 3 Strecke Breiholz - Kiel-Holtenau Ruf Kiel-Kanal III

UKW-Kanal 12 Schleusenbereich Kiel-Holtenau Ruf Kiel-Kanal IV

<http://kielkanal.de/Merkblatt.pdf>

4. Praxistipps der Kanallotsen für Segler und Freizeitskipper

Stefan Borowski,

Ältermann der Lotsenbrüderschaft NOK II in Kiel,

hatte eine Präsentation vorbereitet und kündigte an, Probleme ansprechen zu wollen und Möglichkeiten aufzuzeigen, um gut miteinander auszukommen.

Er erwähnte die bekannten neuralgischen Punkte auf der Brücke größerer Schiffe: Eingeschränkte Sicht auf das Fahrwasser und kleinere Fahrzeuge neben und vor dem Schiff, Zeitfenster die eingehalten werden müssen, um Liegplatzlots zu erreichen. Die Schiffe werden größer, der Manövrierraum ist vor allem im NOK stark eingeengt.

Er gab den Hinweis, dass Schiffsschrauben der neuen Generation sich nicht anhalten ließen sondern auch während des Liegens in der Schleuse weiterdrehen müssen. Sogenannte Pitchpropeller die mit geänderter Steigung weiterlaufen. Große Schiffe werden im Kanal einseitig aus einer Brückennock gefahren.

Durch Grafiken gestützt wies er auf Passiereffekte hin, die beim Beegnen von Schiffen Ansaug- und Abstoßeffekte auslösen. Diese verstärken sich beim Beegnen oder Passieren mehrerer Schiffe hintereinander. Das Profil auf der Oststrecke beträgt beispielsweise nur 44 m an der Sohle und 102.5 m an der Oberfläche. Ein Sportbootführer muss sich ebenfalls auf diese Effekte einstellen. Es wird geraten, einen sicheren Abstand zum Überholer einzuhalten, im Extremfall sei der Weg in Richtung Bö-

schung die vorzuziehende Lösung. Die Wassertiefe bzw. der Abstand zum Kanalufer wurde mit der Formel „mindestens erforderliche Wassertiefe x 3“ angegeben, d.h. im Abstand von 6 Metern zur Böschung beträgt die Wassertiefe 2 Meter.

Vor einem Überholen wartender Berufsschiffahrt, egal auf welcher Seite, in einer Weiche wird gewarnt. Er gab den Hinweis, in dieser Situation innerhalb der Dalbenreihe zu fahren.

Das blinkende weiße Licht am Signalmast auf den Schleusen ist weltweit einzigartig und zeigt der Sportschiffahrt an, dass in die Schleusenkammer eingelaufen werden darf. Was immer wieder zu Irritationen bei nicht revierkundigen Sportschiffern führt.

5. Diskussion

Von den Teilnehmern wurde angeregt, noch frühzeitiger die Informationen über Wartezeiten an den Schleusen bereitzustellen. Die Kommunikation zwischen Schleusenpersonal und Sportschiffern wurde durch die Teilnehmer als verbessert beschrieben. Es erging jedoch die Bitte an die Sportbootfahrer, ergänzt durch einige Beispiele aus der Praxis, sich über die Gepflogenheiten im Funkverkehr, zur Lichterführung an den Schleusen und zum Schleusen besser zu informieren. Aus dem Forum wurden Beispiele genannt, in denen die Flexibilität der Schleusenmitarbeiter ausdrücklich gelobt wurde.

Einige Diskussionsbeiträge betrafen die eingerichtete Telefonnummer der Schleusenwärter in Holtenau. Als Fazit blieb: die Sinnhaftigkeit der Kontaktaufnahme auf diesem Wege ist auch bei den Verantwortlichen nicht endgültig geklärt.

Auf die Frage nach den statistischen Beobachtungen zum Schiffsverkehr auf dem Kanal im Hinblick auf Wochentage wurde der Dienstag als der verkehrsärmste genannt.

*Axel Sylvester,
Beisitzer Revierfragen im Hamburger Seglerverband*