

2. NOK- Seglerabend am 30.05.2016 in der Handelskammer Hamburg

Dieses Schriftstück ist eine Ergänzung des Berichtes zum 1. NOK- Seglerabend am 17.09.2015 in der Industrie- und Handelskammer in Kiel. Die Referate waren in großen Teilen eine Wiederholung der Vorträge im vergangenen Jahr. Siehe als Ergänzung auch den Bericht zum 1. NOK Seglerabend, zu erhalten über die Geschäftsstelle des Hamburger Seglerverbandes.

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 Einzelmitgliedschaft kann für € 50 erlangt werden. Unternehmen (500.- €), Kommunen (250.- €), Verbände und Vereine (500.- €).

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

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

0. Grußwort

Stefan Borowski, Ältermann Lotsenbrüderschaft NOK II, Kiel
Senator Horch war für ein Grußwort angefragt, aber leider verhindert.

Herr Borowski macht das Angebot, die heutigen Vorträge zum NOK auf Anfrage auch in Vereinen zu halten

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

Dieter Schnell,

Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kiel- Holtenau,

Ergänzungen zum Vortrag von Herrn Tode und Herrn Schnell vom 17.09.2015:

- Generelle Linie des Bundesverkehrsministeriums: Erhalt geht vor Ausbau.
- Momentan gibt es 2 Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen, jeweils in Kiel und Brunsbüttel, die perspektivisch zu einem WSA mit den Standorten Brunsbüttel und Kiel zusammengefasst werden sollen. Ebenso gäbe es interne Vorbereitungen, die Elbe zukünftig nur noch durch ein WSA zu verwalten.
- Für die Maßnahmen am NOK sind 1,5 Mrd. Euro bewilligt worden, davon sind bereits folgende Ausgaben festgelegt: 0,5 Mrd. für die 5. Kammer in Brunsbüttel, 240 Mio. für den Ersatzbau der alten Schleusen in Holtenau.

- Zum Übernachten bzw. Anlegen sind im Flehmuder See Pfähle gerammt worden. Das Ankern wurde dort verboten, weil die Wasserfläche für die schwimmenden Geräte und den wasserseitigen Materialtransport benötigt wird.
- Die Levensauer Hochbrücke ist so alt wie der Kanal (120 Jahre) und wird durch eine neue Bogenbrücke ersetzt werden. Alle Eisenbahnbrücken, bis auf die Rendsburger, müssen ebenfalls grundsaniert werden. Die Rendsburger Hochbrücke ist „up to date“ und mit 200 Mio Euro grundsaniert und elektrifiziert worden. Hochdonn ist in Arbeit.
- Die kleinen Schleusen in Kiel haben überall Risse und flächige Risse und werden als Erstes erneuert. 70% des aktuellen Verkehrs können zukünftig durch die erneuerten „alten“ Schleusen geschleust werden. Wegen anderer Tortechnik können die „alten“ Schleusen 20-30 Meter länger werden. Sie werden als Ersatz für jeweils eine große Schleuse während derer Sanierungszeit dienen.
- Die Voruntersuchungen an den großen Kieler Schleusen beginnen im nächsten Jahr. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit für die kommenden 50-80 Jahre sicher zu stellen. In den folgenden 4 - 5 Jahren wird der Sanierungsplan fertig gestellt, um in 10 Jahren unverzüglich mit der Sanierung beginnen zu können.
- Personal für die Vorbereitungsmaßnahmen und die Planung ist knapp.
- Frühestens in 10 Jahren kann man an die Vertiefung des Kanals denken.

Besonderheiten 2016

- Das Aufentern über die Leitern an den Schleusenmauern ist ab sofort untersagt!
- Aktuell ist die Passage für die Sportschiffahrt durch den NOK bis zur Inbetriebnahme der Bezahlssysteme gebührenfrei.
- Das Bezahlssystem soll dieses Jahr noch in Betrieb gehen. Zahlstelle wird Kiel sein. Bezahlautomaten werden auf einem neuen Anleger am Tiessenkai oder im Holtenauer Übernachtungshafen aufgestellt. Innerhalb der Schleuse am vorhandenen Sportbootanleger, der für die neuen Belange angepasst werden soll und nicht mehr als Warteplatz genutzt werden kann. Ebenso soll es eine elektronische Möglichkeit für die Zahlung der Gebühren geben. Präferiert wird ein Online- Angebot über das Handy per App. Die Zahlungsmöglichkeiten sind dafür noch nicht endgültig geklärt. Nach Inbetriebnahme der „Bezahlmöglichkeiten“ wird es in der Schleuse Stichproben zur Überprüfung der Zahlungsmoral geben.
- Es sind weiterhin gemischte Schleusungen in den großen Holtenauer Schleusen geplant. Schleusenmeister sind auf der Anlage präsent und ansprechbar oder auch über Telefon (0431 3603152) erreichbar.
- 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. Die anwesenden Zuhörer werden gebeten, diese Besonderheit bei Bedarf zu kommunizieren und zu multiplizieren.
- 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>.

2. Die Elbpassage zum NOK – Sicherheit im Zusammenspiel von Sport- und Handelsschifffahrt auf der Elbe

Ben Lodemann,

Ältermann Lotsenbrüderschaft Elbe, Hamburg

- Die Lotsenbrüderschaft hat 292 Kollegen, lotst alles was länger als 90 Meter ist und sich im Gebiet von Helgoland bis zur Hamburger Hafengrenze im Fahrwasser bewegt. Im Jahr werden durchschnittlich 80.000 Lotsungen durchgeführt.
- Herr Lodemann weist mit eindrucksvollen Fotos auf die allseits bekannten Gefahren für Sportboote – entstehend durch Sicht, Zeit und Tiefgang – beim Begegnen mit der Großschifffahrt hin.
- Das Fahrwasser für die großen Schiffe ist sehr viel kleiner als das sichtbar ausgetonnte Fahrwasser. Die Fahrwassertonnen liegen auf ca. 7,50 m Wassertiefe. Die schiffbare tiefe Trasse ist jedoch sehr viel schmaler. Ausweichen oder die Fahrt reduzieren ist in unklaren Situationen so gut wie unmöglich.
Bitte in keinem Fall zwischen sich einander begegnenden Schiffen hindurchfahren. Wenn immer möglich mit sicherem Abstand hinter der Berufsschifffahrt passieren. Vor dem Bug nur mit ausreichendem Sicherheitsabstand im Sichtbereich der Brücke. Bei großen Schiffen bis zu gut 1000 Metern. Bei weniger Abstand werden Sportboote nicht mehr gesehen.
- Besonders weist Ben Lodemann auf die Gefahren für Badende durch Schwell hin. Ebenso auf die kaum vorhandene Sichtbarkeit von Paddlern, vor allem, wenn sie das Fahrwasser queren.
- Ein besonderes Anliegen ist ihm die Bitte an die im MüLo trainierenden Jugendgruppen: Passiert die Berufsschifffahrt mit den das Fahrwasser querenden Optischleppverbänden immer hinter dem großen Schiff!
Es ist immer mal wieder vorgekommen, dass sich ein Opti aus dem Schleppverband gelöst hat und gerade noch eingefangen werden konnte.
- Die Lotsenversetzboote in Brunsbüttel sind 1959, 1960 und 1961 gebaut worden und sollen nach 12 jährigen Verhandlungen jetzt endlich durch zwei Neubauten ersetzt werden.
- Am Ufer der Wartezone für Sportboote wird ein Ponton für den SWATH- Lotsenversetzer gebaut. Das wird nicht der Ponton für den Kassenautomat! 😊
- Die zügig ablegenden Lotsenversetzer im Schleusenvorhafen wollen die Sportboote nicht ärgern! Bei 40.000 Lotsversetzungen allein im Schleusenbereich von Brunsbüttel ist häufig Eile geboten. Die Bitte an die Sportboote lautet: Verlasst bitte zügig den Schleusenvorhafen, werdet nicht langsamer, setzt die Segel erst im Fahrwasser oder reduziert auch beim Setzen der Segel nicht die Geschwindigkeit. Die Lotsenversetzer sollten immer Vorrang haben.

Mehr Miteinander – Mehr Kommunikation

3. Praxistipps der Kanallotsen für Segler und Freizeitskipper

Stefan Borowski,

Ältermann der Lotsenbrüderschaft NOK II in Kiel

Ergänzungen zum Vortrag vom 17.09.2015:

- Die Passagen durch den NOK haben sich durch die geopolitische Situation verringert. Günstige Treibstoffpreise machen die Passage rund Skagen attraktiver. Ebenso reduziert das Russland- Embargo die Schiffsbewegungen im NOK.
- Kanalsteuerer sind eine weltweit einzigartige Berufsgruppe wegen ihrer spezifischen Kenntnisse der Hydrodynamik im engen Fahrwasser des NOK, die ihre Kollegen auf den gelotsten Schiffen nicht haben.
- Herr Borowski wiederholt noch einmal den Hinweis, in engen Verkehrssituationen mit wartender Großschifffahrt auch innerhalb der Dalben in den Weichen zu fahren und ggfs. wartende Schiffe zu überholen.
- Die Berufsschifffahrt fährt nach Fahrplan und muss eng gesetzte Liegeplatzfenster in den Häfen einhalten. Jede unnötige Verzögerung bringt den Fahrplan durcheinander.

Zur Erinnerung:

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. Diskussion

Gieselau Kanal:

- Einer der Teilnehmer, Uwe Hanse, Umweltreferent für die Elbe im Schleswig- Holsteinischen Segler-Verband, wusste zu berichten, dass Herr Fischer, der Pressesprecher des WSA Brunsbüttel, telefonisch mitgeteilt hätte, dass die teilweise Öffnung der Schleusen in diesem Jahr noch möglich werden könnte. Näheres in Kürze.

Fragen zum Bezahlmodus, Stefan Lunau, SVAOe. Siehe obenstehenden Bericht.

- Ein schmunzelnd aufgenommenen Hinweis von Klaus Pein, SVWS: Wäre die zu Kaisers Zeiten für die Finanzierung des NOK eingeführte Sektsteuer vollständig dem Kanal zu Gute gekommen, wären die Schleusen nicht nur funktionsfähig, sondern auch vergoldet.

Antwort: Der Zustand des Kanals hat sich seit den 90er Jahren rapide verschlechtert. Die Verkehrspolitik habe in der Zeit andere Prioritäten gesetzt. Insgesamt sei man aber auf einem guten Weg.

- Uwe Hanse lobte ausdrücklich die deutlich verbesserte Kommunikation zwischen Schleusenpersonal und Sportschiffahrt.
- Uwe Hanse- Problem Schraubenwasser:
Antwort: Schiffsschrauben der neuen Generation (Pitchpropeller die mit geänderter Steigung weiterlaufen) ließen sich nicht anhalten, sondern müssen auch während des Liegens in der Schleuse weiterdrehen. Da dies auch ein Problem für die schließenden Schleusentore darstellt, sind die Lotsen und das Schleusenpersonal angewiesen, verstärkt auf einen möglichst geringen Propellerstrom hinzuwirken.
- Holger Tormählen, TuSF. **Frage** zum Ponton in Brunsbüttel:
Antwort: Der Wartebereich wird sich zwischen Sportbooten und SWATH- Versetzer geteilt werden müssen. Ein weiteres Problem wird ein zukünftig zu errichtender Messpfahl in diesem Bereich.
- Götz- Anders Nietsch, SVAOe. **Frage** zum Fahren innerhalb der Dalben in den Weichen.
Antwort vom Lotsen Borowski: Regelgerecht die Berufsschiffahrt an Bb überholen, wenn keine Schiffe entgegen kommen. Innerhalb der Dalben zu überholen sei keine generelle Empfehlung, aber eine sinnvolle Möglichkeit bei hohem Verkehrsaufkommen in den Weichen. Sie darf gerne in allen Situationen genutzt werden. Götz äußert den Wunsch, diese Möglichkeit öffentlich zu kommunizieren. *sy: Die beiden Berichte von den NOK- Seglerabenden können dazu beitragen; sie werden über den Hamburger Segler- Verband an die Vereine versandt.*
- Herr Maltzahn vom SCTOe weist auf den schlecht zu verstehenden Funkverkehr, speziell auf dem Kanal 68 im Bereich von Wedel hin.
Antwort von Ben Lodemann. Auch die Berufsschiffahrt habe damit Probleme und weicht bei Bedarf auf andere Kanäle aus. Es sei wegen der genutzten Technik aktuell leider nicht zu ändern. Das Signal wird von Brunsbüttel mit Richtfunk über die Radarmasten an der Elbe weitergeleitet und verschlechtert sich bis zur Hafengrenze. Ebenso beeinflussen meteorologische Ereignisse den Richtfunk zusätzlich.
- Herr Czech vom SV Elmshorn. **Frage:** Wie soll ich reagieren, wenn entgegenkommende Berufsschiffahrt die Fahrt in der Weiche reduziert und auf die andere Seite steuert/treibt?
Antwort: Häufig ist Windversetzung die Ursache bzw. lassen sich Schiffe in Ballast nicht auf der Stelle halten. Auch hier wieder die Empfehlung, zur Sicherheit die Dalben auf der inneren Seite zu nutzen. Man erwägt, diese Situationen zukünftig über UKW zu kommunizieren.
- Privatsegler. Eine **Frage** zum Verhalten bei Maschinenausfällen bei Sportbooten im NOK.
Antwort in Kürze:
Segel zu Hilfe nehmen
Verkehrsleitung über UKW informieren
Vorübergehend an Dalben festmachen
Zur Not in Böschungsnähe den Anker werfen
Schlepphilfe organisieren
Ergänzung sy: Jede/r der einen Segelkameraden in dieser Situation bemerkt, sollte unverzüglich Hilfe anbieten.
- Götz- Anders Nietsch, SVAOe: **Frage** zum Festmachen an den Dalben. Die Neuen seien ohne Ringe, die Alten mit scharfkantigen Eisenteilen auf der Innenseite.
Antwort Dieter Schnell: Die Dalben sind nicht zum Anlegen vorgesehen. Er nehme den Hinweis mit den Ringen auf. Dann wäre ein Festmachen, *wie seit langem Praxis (sy)* mit langen Leinen zwischen den Dalben möglich.

*Axel Sylvester,
Beisitzer Revierfragen im Hamburger Segler- Verband*