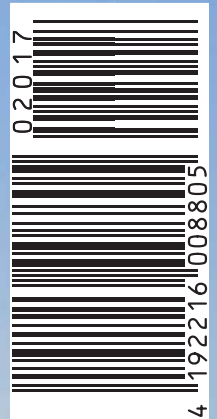


Erlebnismagazin Nord-Ostsee- Kanal Ausgabe 2017

12. Jahrgang



www.nord-ostsee-kanal-infopoint.de

170 Seiten | 800 Fotos

Großes Special:

Die schönsten
Erlebnisplätze zum
Schiffegucken

Jetzt tut sich was:

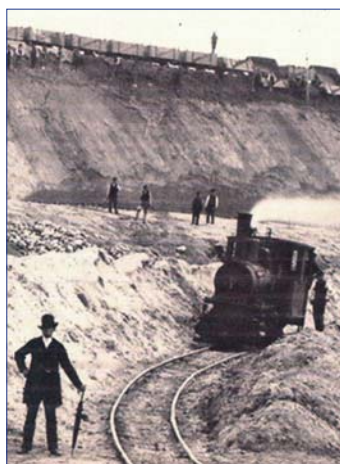
Zum Ausbau des
Kanals und der
Schleusen

Ideen für Ausflüge:

Landpartien
und Städtetouren
in der Kanalregion



> Seite **12 - 37**
Historische Wegbereiter
des NOKs: SPECIAL



> Seite **13**
Der Bodenaushub des
Nord-Ostsee-Kanals

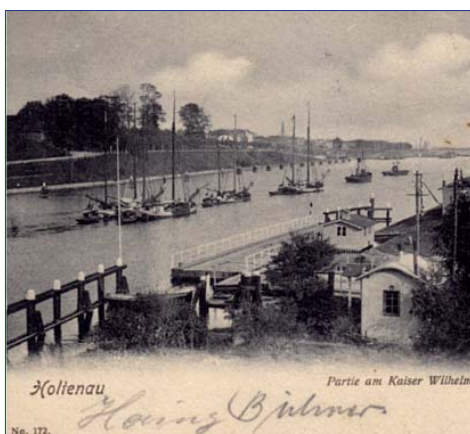


> Seite **18**
Kanaleröffnung 1895:
Mit Glanz + Gloria



> Seite **32**
Der Kanal in den
Kriegen + dazwischen

Inhaltsverzeichnis



In den Anfangsjahren sah der Kanal
weit mehr antriebslose Segelfrachter
als stählerne Dampfer

> Seite **20**

Rubrik
1

**Aus der Chronik des
Nord-Ostsee-Kanals**

Einführung > Seite 11

- 12** Grundsteinlegung
in Kiel-Holtenau
- 13** Der Bodenaushub
des Kanals
- 14** Die ersten zwei
Hochbrücken am NOK
- 15** Aushub für die ersten
Schleusenammern
- 16** Die Schleusenammern
nach der Fertigstellung

- 17** „Canale“ Probefahrt
für hochrangige Passagiere
- 18** Die Kanaleröffnung –
Tage voller Glanz und Gloria
- 20** Der reguläre
Kanalbetrieb läuft an
- 22** Erste NOK-Fähren
im Handbetrieb
- 23** Die Kanalfähren der
nächsten Generation
- 24** Die Entwicklung des Lots-
wesens auf Elbe und Kanal
- 26** Hamburger Hafen
forciert NOK-Passagen
- 27** Flache Drehbrücken für
den rollenden Verkehr
- 28** Immer größere Schiffe
führen zum Kanalausbau
- 30** Eisenbahnlinien: Schienen-
legung über den Kanal
- 31** Größtes europäisches Stahl-
bauwerk mit Schwebefähre
- 32** Der Kanal in den Kriegsjahren
und dazwischen
- 34** Modernisierung und zweite
Kanalerweiterung
- 36** Die ersten Containerschiffe
auf dem Nord-Ostsee-Kanal
- 37** Der Kanal als Durchfahrts-
straße für Passagierschiffe
- 38** Moderne NOK-Verkehrslin-
kung, Weltwirtschaftskrise,
Misslichkeiten in schneller
Folge

SPECIAL

**Aus der
Vorgeschichte
des
Nord-Ostsee-
Kanals > Seite 12 - 37**

> Seite **30** **Eisenbahn-Linien:
Schienenlegung über den Kanal**





> Seite **48**
Schiffshaverie: Es fehlt ein Bergungskran



> Seite **51**
Feederschiffe: Über die Elbe zum Kanal



> Seite **53**
Dauerbrenner Elbvertiefung



> Seite **56**
Hamburger Hafen: Rauhere Winde

Ausgabe 2017 im 12. Jg

Rubrik
3

Rubrik
2

Die Elbe und der Nord-Ostsee-Kanal: Eine Art Schicksalsgemeinschaft

Einführung > Seite **41**

- 42** Jährlich zigtausend Schiffe in der Elbemündung
- 43** Zwei große Seeschiffahrtsstraßen: Elbe und Kanal im Netzwerk der Globalisierung
- 44** Quo vadis Nord-Ostsee-Kanal?
- 46** Mammut-Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan

Gigantismus

auf den Weltmeeren:

Aber wenig Platz

in den meisten Häfen

> Seite **68**



- 47** Elb-Querung bei Glückstadt: Heute so und morgen so?
- 48** Nach der Haverie eines Containerriesen auf der Elbe
- 49** Haverien im Kanal: Rückstau bis zur Elbe und zur Förde
- 50** Zulaufsteuerung für den Kanal geplant
- 51** Feederschiffe von Hamburg durch den Kanal in den Ostseeraum
- 52** Im Zeitfenster der Flutwelle: Wasser unterm Kiel
- 53** Dauerbrenner Elbvertiefung Ökonomie gegen Ökologie
- 54** Baggern für die großen Mega-Liner?
- 56** Hafen Hamburg: Verhaltener Optimismus, aber rauhere Winde
- 56** Touristische Highlights rund um die Landungsbrücken – bis Seite 59

Schifffahrt und Logistik im rasanten Wandel

Einführung > Seite **61**

- 62** Die Digitalisierung: Ein Weg aus der Schifffahrtskrise?
- 64** SmartPort und BIG DATA: Hafenwelten digital
- 66** Die 17 größten Containerhäfen der Welt
- 67** Schiffsallianzen: Neue Oligopole bestimmen Ladungsaufkommen großer Häfen
- 68** Gigantismus auf den Weltmeeren: Aber wenig Platz in den Häfen
- 70** „Green Ships“ zur Rettung der Welt?
- 71** Schiffe ohne Besatzung: Erste Prototypen in wenigen Jahren
- 72** Offshore-Windkraft beflügelt gesamten Specialschiffbau
- 74** Kreuzfahrer immer größer: Eine Premiere nach der anderen
- 76** Große Pötte im Visier des NABU: Ruß-Partikel in den Häfen
- 77** Kreuzfahrer ohne Abgase: Morgen nur noch LNG?
- 79** Die Zukunft der Kreuzfahrt: Das Schiff ist das Ziel
- 80** Der 35. Deutsche Seeschiffahrtstag in Kiel 2016

Inhaltsverzeichnis

Fortsetzung ► Seiten 4/5



> Seite **84**
Fragen + Antworten
rund um den Container



> Seite **96**
Starke Schiffstypen:
Jährlich über 30.000



> Seite **98**
Straße der Traumschiffe:
Kreuzfahrer im NOK



> Seite **100**
Auf platten Wegen:
Fahrrad fahren am NOK

Rubrik
4

Inhaltsverzeichnis

Erlebniswelt Nord-Ostsee-Kanal: Ahoi auf allen Strecken

Einführung > Seite 83

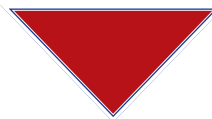
- 84** Fragen + Antworten rund um den Container
- 85** Feederschiffe: Logistik-Ketten im NOK
- 86** Der Ausbau des NOKs auf der Oststrecke
- 88** Der Bau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel
- 89** „Neue alte“ Schleusen: Invest auch in Kiel-Holtenau
- 90** Auf halber Strecke des Kanals: Lotsenwechsel bei Rüsterbergen
- 92** NOK-Autotunnel: Sanierungshalbzeit und bissige Kommentare



Großes NOK-Special:

Schiffegucken ist das Schönste

**Beste Empfehlungen für
 den Kanal-Besuch**



**21 Extra-Seiten mit tollen Erlebnisplätzen
 rund um die Fähren und Brücken am Kanal**

- 93** Murphys Gesetz: Schwebefähre kollidiert mit Frachtschiff
- 94** Die Verkehrslenkung: Von der Regie im Kanal
- 95** Ships Welcome Point: Ordenlich was los
- 96** Starke Schiffstypen auf dem Nord-Ostsee-Kanal
- 98** Die Straße der Traumschiffe: Kreuzfahrer sind Publikums-magnete im Kanal
- 100** Fahrrad fahren am Kanal: Kilometer weit auf platten Wegen
- 101 bis 121** Das große Special: Rund um die Fähren und Brücken am Nord-Ostsee-Kanal
 Viele Anregungen für einen tollen Kanalausflug



**Doppelseitige Standortkarte
 NOK-Fähren und NOK-Brücken**
 siehe > Seiten **102/103**

**Gesamtkarte von
 ganz Schleswig-Holstein**
 siehe > Seiten **6/7 + 8/9**



> Seite **125**
Tiefste Landstelle:
 Besuch der Wilstermarsch



> Seite **127**
Vom NOK zur Eider:
 Der Gieselau-Kanal



> Seite **134**
Relikt vom Eiderkanal:
 Schleuse bei Kluvensiek



> Seite **138**
Kieler Fördedampfer:
 Ab City in die Badeorte

Ausgabe 2017 im 12. Jg.

Rubrik 5

Landpartien und Städtetouren: Rund um den Nord-Ostsee-Kanal

Einführung > Seite 123

- 125** Von Brunsbüttel in die Wilstermarsch: Meter unter'm Meeresspiegel
- 126** Marne im Marschenland: Und Köge in der Nähe
- 127** Zwischen NOK und Eider: Noch ein Kanal
- 128** Rendsburg historisch: Die Stadtgeschichte zieht Touristen an
- 129** Im gediegenen Ambiente: Das Rendsburger Schifffahrtsarchiv
- 130** An der Untereider: Der Wohnmobil-Hafen in Rendsburg
- 131** Klein aber fein: Das Eisenkunstgussmuseum in Büdelsdorf



> Seite **147** Eckernförde: Vom NOK zum Strandvergnügen



- 132** NordArt Büdelsdorf: Internationale Kunst im besonderen Ambiente
- 133** Toller Platz zum Schiffe gucken: WoMoPlatz Schacht-Audorf
- 134** Am alten Eiderkanal in Kluvensiek: Restauriertes Schleusen-Ensemble
- 135** Rund um Bovenau: Land-Idylle zum Entspannen
- 136** Sehestedt mit neuem Kanaltreff: Highlight am Fähranleger

> Seite **169**

Neues Internet-Portal aus der NOK-Region

- NOK-Tourismus
- Kultur
- Schifffahrt

> **Hinweise auf das
NOK-Magazin 2018
im 13. Jahrgang**
Seite 165

Autokarte
Schleswig-Holstein
nördlicher Teil
Seite 6/7
Autokarte
Schleswig-Holstein
südlicher Teil
Seite 8/9



> Seite **152**



Stadt Neumünster: Ab in die Mitte



Foto: Toni Zech

2006 wurde in der NOK-Verkehrszentrale ein neues, satellitengestütztes Verkehrssicherungssystem in Betrieb genommen. Die Positionen und Daten aller Schiffe konnten nun in Echtzeit auf den Bildschirmen angezeigt werden.

Nach 2000

Moderne NOK-Verkehrslenkung, Weltwirtschaftskrise, Misslichkeiten in schneller Folge



Der Anschluss zur Gegenwart:

Der Bau der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel

> Seiten 88

Das neue Jahrtausend fing gut an, die Zukunft schien prächtig. 2006 z.B. wurde ein neues Verkehrssicherungssystem installiert und aus Berlin gemeldet: Der Kanal soll ausgebaut werden. Aber dann kamen die Probleme.

Die Einführung des neuen, satellitengestützten Verkehrssicherungssystems im Jahre 2006 war für den Kanal ein großer technischer Fortschritt.

Computer in der Leit-Zentrale Brunsbüttel zeigten jetzt vollelektronisch und metergenau an, welches Schiff sich wo auf dem Kanal befand.

Das gab auch der Hoffnung auf einen Kanalausbau neuen Schub, der von der maritimen Wirtschaft immer wieder gefordert war und der jetzt tatsächlich von der Bundesregierung avisiert wurde. Doch es kam anders.

Die Weltwirtschaftskrise 2008/2009 verursachte dem Kanal dramatische Einbrüche im Container-Verkehr von weit über 30 %.

Frachter hatten keine Ladung mehr und steuerten die Häfen als so genannte „Aufliieger“ an, Schiffsfonds brachen zusammen, Neubaufträge wurden reihenweise storniert. Der Kanalausbau rückte unter diesen Umständen in weite Ferne. Zwar stiegen die NOK-Passagen in den Folgejahren wieder an, aber auf den Stand von vor 2008 hat sich die Schifffahrt insamt bis heute nicht erholt.



Die Grundsanierung des Autotunnels bei Rendsburg schleppt sich dahin – Fertigstellung angeblich 2020. Unmöglich, sagt die Wirtschaft



Während der Weltwirtschaftskrise 2008/2009 brach der Frachtverkehr massiv ein, immer mehr Schiffe wurden zu Aufliegern.



Signale auf rot: In den Weichen keine Schiffe mehr.



Fortsetzung auf > Seite 39

Die Fundamente mit den Schienen für die Schleusentore sind über 100 Jahre alt. 2013 waren sie ständig defekt.



2013 waren die Brunsbütteler Schleusanlagen tageweise über Wochen geschlossen. Die maroden Schienenführungen für die Schleusentore machten nicht mehr mit – über Jahrzehnte war die Wartung vernachlässigt worden.

Maßnahme für den Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals:

Baustelleneinrichtungsfläche Flemhude



< Fortsetzung von Seite 38

Damit nicht genug - es folgten dramatische NOK-Ereignisse im Jahre 2013: Erst waren es Schleusentore, die in Brunsbüttel ständig aus den Schienen liefen und dort die Schleusenkammern blockierten. Zahlreiche Reeder ließen ihre Schiffe wieder die Skagen-Route fahren. Als auch noch das organisierte Schleusenpersonal streikte, war sogar die Bundesregierung alarmiert. Eine technische Task Force konnte zwar einspringen und notdürftig reparieren, aber der Schiffsverkehr stockte weiterhin. Es wurde immer deutlicher: Wirkliche Abhilfe war nur durch Grundsanierung der Schleusanlagen und durch den Neubau einer 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel zu erzielen (> Seite 88).

Die Negativ-Schlagzeilen um den Kanal

füllten täglich alle Medien, als bei Wartungsarbeiten zudem noch bei der Rader Autobahnhochbrücke gefährliche Mängel an ihren Pfeilern festgestellt wurden. Eine Monate lange Sperrung der Brücke und ein Verkehrs-Chaos am Kanal waren die Folge. Schleusen und Brücke sind jetzt zwar provisorisch repariert, so dass der Verkehr wieder fließt, aber die Wirtschaft in der Region klagt weiter über eine bremsende Verkehrsinfrastruktur. So ist z.B. der Rendsburger Kanaltunnel seit Jahren im Focus der Kritik (> Seite 92). Auch der langfristige Ausfall der Schwefelfähre unter der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke wird missbilligt – sie kollidierte Anfang 2016 irreparabel mit einem Frachtschiff (> siehe Seite 93).

2006 von der damaligen Bundesregierung das erste Mal angekündigt, wurde der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals mehrfach verschoben. 2015 begannen allerdings die ersten Arbeiten. Geplante Fertigstellung: etwa 2023.



Der Anschluss zur Gegenwart:

Der Ausbau des NOKs

> Seiten 86/87



Marode Brückenpfeiler an der Rader Autobahn-Hochbrücke verursachten 2013 ein Verkehrs-Chaos in der Region.



Die Rader Autobahnbrücke wurde schnell zum Symbol der vielfach maroden Verkehrsinfrastruktur in Deutschland.



Im Januar 2016 kam es zu einer dramatischen Havarie im Kanal: Die Schwefelfähre unter der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke wurde von einem Frachtschiff gerammt. > siehe auch Seite 93

Europas größte Wasserbaustelle liegt am Nord-Ostsee-Kanal

Die so genannte fünfte Schleusenkammer in Brunsbüttel soll bis etwa 2021 fertiggestellt sein, die Kosten betragen etwa 500 Mio. Euro. Danach ist die Sanierung der großen Schleuse geplant.



Mit dem Bau der 5. Kammerschleuse wird die Kapazität der Kanal-Schleusen in Brunsbüttel wesentlich erweitert.

Der Bau einer 5. Schleusenkammer und ein Info-Zentrum in Brunsbüttel

Der Ein- und Ausgang des Kanals an der Elbe stand in der jüngsten Vergangenheit oft in den Schlagzeilen, als die maroden, über 100 Jahre alten Schleusenanlagen ausfielen und die Schiffseigner entweder lange warten oder über die längere Skagen-Route fahren mussten. Mittlerweile hat der Bau einer 5. Schleusenkammer begonnen, um auch die Grundsanierung der „neuen“ Schleusen von 1914 vorzubereiten.

Nichtkundigen erscheint die Benennung von „alten“ Schleusen und „neuen“ Schleusen und jetzt auch noch einer „5. Schleusenkammer“ etwas verwirrend.

Mit „alten“ Schleusen werden die ersten Anlagen von 1895 bezeichnet (> siehe auch Seite 16), während die „neuen“ Schleusen die Anlagen von 1914 meinen (> siehe auch Seite 29). Die alten haben eine Länge von 125 Metern, die neuen von 310 Metern.

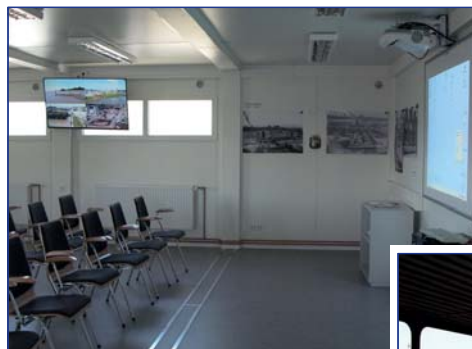
Die 5. Kammer, jetzt in Vorbereitung, soll die „alten“ und „neuen“ Schleusen nicht etwa ersetzen, sondern Platz für größere Schiffe schaffen, die in die Vorläufer nicht hineinpassen.

So wird die schiffbare Nutzlänge der 5. Kammer mit 330 m um 20 m länger sein als die der Schleuse von 1914 (also der „neuen“ Schleusen). Die 5. Schleusenkammer wird auch benötigt, um nach ihrer Fertigstellung die Schleuse von 1914 von Grund auf zu sanieren.

Bis es soweit ist, werden allerdings noch einige Jahre vergehen. Experten rechnen mit der Inbetriebnahme der 5. Schleusenkammer bis 2021 und der anschließenden



Das neue Informationszentrum für die 5. Schleusenkammer ist gut frequentiert.



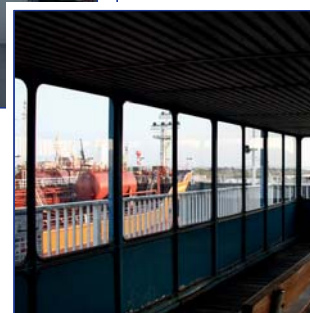
Live-Kameras übermitteln Bilder von der riesigen Baustelle.

Fotos: Tony Zech

den Grundsanierung der „neuen“ Schleuse bis zum Jahre 2030.

Die 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel gilt zurzeit als größte Wasserbaustelle in Europa und lockt viele Touristen und Kanalbesucher an. Allerdings ist der direkte Zugang zur Baustelle nicht möglich – die Kammer entsteht mitten auf der so genannten Schleuseninsel zwischen der „neuen“ und der „alten“ Schleuse, eine Besichtigung dort ist schon wegen der Schiffe nicht möglich. Und so können die Besucher nur wenig sehen, wenn sie auf der kleinen überdachten Plattform stehen, um die ein- und ausfahrenden Schiffe in den jetzigen Schleusenkammern zu beobachten. Auf spannende Informationen zu diesem Thema müssen sie deshalb aber nicht verzichten: In einem neuen Schleusen-Informationszentrum werden durch Live-Kameras Bilder von der Baustelle auf der Schleuseninsel übertragen, und zahlrei-

Eine überdachte Besucher-Plattform am Nordufer des Kanals ermöglicht den Blick auf die jetzigen Schleusenkammern, nicht jedoch auf die ganze Baustelle des neuen Projektes.



Ein großer Teil der Arbeiten besteht aus dem Bodenaushub für die Kammer und aus der Neugestaltung des Vorhafens – etwa 1,6 Mio. m³ werden dabei mit Schutten abtransportiert.

che Fotos informieren eindrucksvoll über das Projekt der 5. Schleusenkammer und über die Funktion der Gesamtschleusen überhaupt. Das Info-Zentrum wird von der VHS Brunsbüttel betrieben, es ist auch an drei Tagen in der Woche in Schleusenführungen mit eingebunden, die ebenfalls von der VHS organisiert werden.



„Neue alte“ Schleusen: Zukunft- Invest auch in Holtenau

In einer spektakulären Aktion sollen die kleinen Schleusenanlagen in Kiel-Holtenau abgerissen und die Kammern mit 200.000 Tonnen Sand verfüllt werden. Die Kammern von 1895 sind so marode, dass Einsturzgefahr besteht. Tiefe und lange Risse im Mauerwerk lassen keine andere Wahl – die Zeit der 120 Jahre alten Schleusen ist abgelaufen.

Die Kammern sind bereits seit 2013 stillgelegt und leergepumpt, so dass mit den Abrissarbeiten und der Verfüllung begonnen werden kann. Als Ersatz soll an derselben Stelle ein Neubau entstehen. Die nutzbare Länge der neuen Kammern wird von 125 m auf 155 m verlängert, so dass darin erheblich größere Schiffe Platz finden können als bisher in der alten Schleuse von 1895. Nach der Fertigstellung können dann etwa 75 % aller NOK-Schiffe auch diese Schleusen nutzen. Allerdings sind auch hier wie bei der Schleuse Brunsbüttel erhebliche Zeiträume einzuplanen: Fachleute rechnen mit einer Bauzeit von etwa 10 Jahren. Danach soll sich eine Grundsanierung der großen Schleusen von 1914 anschließen – eine Gesamtdauer von etwa 16 Jahren für den Baukomplex der Holtenauer Schleusen insgesamt dürfte realistisch sein. Zusammen mit den anderen Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal muss die Bundesrepublik Deutschland also über 1 Milliarde Euro für die „Ertüchtigung“ seiner Seeschiffahrtsstraße investieren.



Die so genannten „Alten Schleusen“ von 1895 sind in Kiel-Holtenau stillgelegt worden - sie sollen durch neue Schleusenkammern ersetzt werden.

240 Mio. Euro für neue Schleusenkammern auch in Kiel-Holtenau

Nach Jahren des Abwartens hat die Bundesregierung im Jahre 2015 ihre Zustimmung zum Neubau der kleinen Schleusenanlage in Holtenau gegeben. Die alten Kammern von 1895 werden abgerissen und mit Sand verfüllt. An derselben Stelle soll ab 2018 neu gebaut werden.



In Holtenau wurden bereits die Mitteldüker auf den neuesten technischen Stand gebracht - das sind Schächte für die Versorgungsleitungen der Schleusen.

Quelle: WSV – Planungsgruppe für NOK-Ausbau



Auch die Schleusenanlagen in Holtenau sind, wie die in Brunsbüttel, stark besuchte Publikumsmagnete mit einer Besucher-Plattform.



Eine Aussichtsplattform ermöglicht eine gute Sicht auf den Schleusenbetrieb und weite Teile des Kanals.



Sie war das kulturelle und touristische Aushängeschild der Rendsburger Kanalregion. Die Schwebefähre galt als Publikumsmagnet – hier ein Bild aus dem Jahre 2008.

Murphys Gesetz: Schwebefähre kollidiert mit Frachtschiff

Als die Meldung durch die Medien lief, dachte so mancher Kanal-Fan an Murphys Gesetz: Alles, was schiefgehen kann, wird auch schiefgehen.

Im Falle der Schwebefähre unter der Rendsburger Hochbrücke sollte es über hundert Jahre dauern, bis das noch nie Dagewesene geschah. Das schwebende Vehicle rammte ein Frachtschiff – nicht etwa umgekehrt ein Frachtschiff die Schwebefähre.



Die Schwebefähre hatte täglich etwa 500 Fahrzeuge und 1.700 Menschen transportiert, darunter viele Schulkinder. Eine neue Schwebefähre wird erst in zwei Jahren fertiggestellt sein.

Seit 1913 schmückte sie die Eisenbahnhochbrücke, quasi als Teil des Rendsburger Wahrzeichens. Sie war eines der beliebtesten Ausflugsziele am ganzen NOK und als Weltkulturerbe angemeldet. Die Touristen kamen von weit her, um die meist befahrene Seeschiffahrtsstraße schwebend zu queren.

Warum die Fähre Anfang Januar 2016 mit einem 74 m langen Frachtschiff kollidierte, ist noch nicht restlos geklärt – die Untersuchungen dauern an. Fest steht nur: Der Kapitän des Frachters „Evert Prahm“ hatte keine Schuld – der Schiffsverkehr geht stets vor dem Fährverkehr,

das gilt für alle Kanalfähren, also auch für die Schwebefähre.

Das denkmalgeschützte Unikum hatte Platz für 6 PKW und 60 Fußgänger, sie transportierte täglich einige Hundert PKW und 1.700 Menschen, darunter viele Schulkinder. Zur Zeit der Kollision, etwa 6:30 Uhr, befanden sich glücklicherweise nur zwei Personen auf der Fähre. Der Fährführer wurde schwer-, ein Fahrgast leicht verletzt. An Bord des Schiffes kam niemand zu Schaden.

Eine Reparatur der Fähre ist unrentabel, stattdessen soll ein neues Fahrzeug gebaut werden; so wurde es vom Wirtschaftsministerium in Berlin entschieden. Bauzeit: Etwa 2 Jahre. Für diese Zeit wird eine schwimmende Ersatzfähre eingesetzt, sie pendelt unweit der Hochbrücke hin und her.



Zurzeit pendelt eine schwimmende Fähre auf dem Kanal neben der Hochbrücke hin und her.



Die Verkehrszentrale stellt den Schiffsverkehr in 6 Verkehrsgruppen zusammen.

Dadurch können sich auf dem Kanal verschiedene Schiffsgrößen begegnen.

Wo dies nicht möglich ist, gibt es Ausweichstellen, so genannte „Weichen“ (siehe Bild unten).

Die Verkehrslenkung: Von der Regie im Kanal

Die NOK-Verkehrszentrale auf dem Gelände der Schleusenanlagen in Brunsbüttel ist schon von außen imposant. Hoch platzierte Funk- und Radaranlagen neben dem runden Gebäude mit abgedunkelten Fenstern lassen einen mit Elektronik voll gestellten Leitstand erahnen.

Ihr Job ist interessant, aber auch höchst verantwortungsvoll: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrszentrale sind für die gesamte Kanalstrecke zuständig und arbeiten auf drei Dienstposten im Schichtdienst. Sie überwachen und regeln den gesamten Schiffsverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal – Tag und Nacht, bei jedem Wetter.

Über 30.000 Schiffe sind es jährlich, die den „Kiel Canal“, so wird er in der Schifffahrt offiziell bezeichnet, mit 15 km/h bzw. 12 km/h (je nach Tiefgang des Schiffes) befahren. In der wärmeren Jahreszeit kommen noch 10.000 bis 15.000 Sport-Boote hinzu. Der NOK kann nur funktionieren, wenn Regeln eingehalten werden und eine zentrale



Die Verkehrszentrale ist mit den modernsten Informationstechnologien ausgestattet, die jederzeit ein genaues Lagebild des Kanals mit seinen verschiedenen Daten widerspiegelt.

Foto: Tony Zech



Wo eine Begegnung in der Mitte des Kanals nicht möglich ist, müssen andere Schiffe in einer Ausweichstelle warten.

Foto: Tony Zech



Regie die Übersicht behält.

Die „Maritime Verkehrssicherung“ der Verkehrszentrale bündelt alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um den Schiffsverkehr zu lenken.

Die Arbeitsplätze in der Verkehrszentrale sind mit den modernsten Informations-Technologien ausgestattet, die jederzeit ein genaues Lagebild des Kanals mit seinen verschiedenen Daten widerspiegeln, so z.B. Schiffspositionen und -geschwindigkeit, Weichenbelegung, Signalbilder, Wind- und Sichtverhältnisse, Wasserstand u.v.m.

Noch während die Schiffe die Schleusen anlaufen, werden sie schon durch das so genannte SDVS (Schiffserfassungssystem) in Verkehrsgruppen eingeteilt. Davon gibt es 6 Kategorien, je nach Länge, Breite, Tiefe und Ladung der Schiffe.

Große Schiffe können sich nicht überall auf dem Kanal mit einem sicheren Abstand begegnen, deshalb wurden auf seiner Gesamtlänge zwölf Ausweichstellen eingerichtet – diese Weichen werden von der Verkehrszentrale mit Signalen unterschiedlicher Lichtbilder gesteuert.

Von April bis Oktober ist Hochsaison an der Schiffsbegrüßungsanlage in direkter Nähe zur Rendsburger Eisenbahnhochbrücke.



Ships Welcome Point: Ordentlich was los

An der Rendsburger Schiffsbegrüßungsanlage auf der Nordseite des Kanals unterhalb der Eisenbahnhochbrücke werden die Schiffe mit ihrer Nationalhymne und mit einem Dippen der deutschen Flagge begrüßt. Vorbild für diese Anlage war vor 16 Jahren das Schulauer Fährhaus bei Wedel an der Elbe.

Am Ships Welcome Point sind die Schiffe tatsächlich zum Greifen nahe, und wenn bekannte Luxusliner kommen, ist hier beim Restaurant Brückenterrassen ordentlich was los. Meistens wird gewunken: von den Kanalbesuchern rüber zu den Traumschiffen, von den Passagieren an Bord zurück zu Urlaubern und Tagesausflüglern – viele sind in der Saison von den Stränden der Nord- und Ostsee angereist, einfach so und just for fun.

Die Schiffsbegrüßungsanlage selbst, oder besser gesagt: ihr Kern, besteht nur aus einem kleinen, netten Glas-Pavillon, von wo aus vier Ruheständler ehrenamtlich über die vorüberziehenden Schiffe berichten – woher sie kommen, wohin sie fahren, welche Größen sie haben, wann sie gebaut wurden usw. usw. Laptop und Zettelkasten, das sind die wichtigsten Instrumente

der maritimen Entertainer im Glaskasten, die ihre Jobs abwechselnd und – man merkt es ihnen an – voller Begeisterung machen.

Die Informationen über Traum- und Containerschiffe und andere Wasserfahrzeuge beziehen sie über den weltweiten Schiffsmeldedienst vesseltracker.com, der Zettelkasten hält darüber hinaus manch erzählenswerte Besonderheit



Der Kern der Schiffsbegrüßungsanlage ist in einem kleinen Glas-Pavillon untergebracht.



Hier werden die Schiffe durch Dippen der deutschen Flagge und mit ihren Nationalhymnen begrüßt.

parat, seit Eröffnung der Anlage im Jahre 2001 akribisch gesammelt und per Hand abrufbar gemacht.

Die akustische Präsentation der jeweiligen Nationalhymne eines vorüberfahrenden Schiffes wurde natürlich dem Vorbild am Schulauer Fährhaus an der Elbe entlehnt – 220 Nationalhymnen liegen im Schrank unter dem CD-Player, die ganze Welt in einem Griff.



Die Schiffsbegrüßer sind maritime Entertainer – man merkt ihnen die Begeisterung für ihren Job richtig an.



Mit 3,54 m unter dem Meeresspiegel liegt im schleswig-holsteinischen Neuendorf in der Nähe des NOK die tiefste Landstelle der Bundesrepublik.

Von Brunsbüttel in die Wilstermarsch: Meter unter`m Meeresspiegel

Die tiefste Landstelle der Bundesrepublik Deutschland liegt in der Wilstermarsch ganz in der Nähe des Nord-Ostsee-Kanals, in Neuendorf ist sie mit 3,54 Metern unter dem Meeresspiegel notiert - das ist viel. Dieser Punkt gehört zu den am meisten besuchten Ausflugszielen in der Wilstermarsch. Gäbe es die Deiche nicht, würde das Wasser hier bis zu 5 Meter hoch stehen. Das tief gelegene Land muss ständig entwässert werden.

Das Entwässerungssystem besteht aus so genannten Gräben, Gräben und Wettern, es ermöglicht ein Abpumpen des Regenwassers aus der Marsch, was heute große Schöpfwerke übernommen haben. Früher waren dafür etwa 350 Schöpfmühlen nötig.

Die letzte ihrer Art steht jetzt noch bei Honigfleth und gilt als Wahrzeichen der ganzen Wilstermarsch-Region. Als Ausflugsziel ist die Wilstermarsch insbesondere bei den Fahrradfahrern beliebt. Zahlreiche Tourenvorschläge der Touristinformationen werden an den historisch interessanten Plätzen durch große Hinweisschilder ergänzt, so z.B. an der

schon erwähnten tiefsten Landstelle oder auch bei den Schleusen, Flussfähren oder Kirchen.

Die Schifffahrtsgeschichte kann übrigens bei einer Fahrt mit dem Ausflugsschiff „Aukieker“ nacherlebt werden. Ein ganz besonderes Ziel ist gewiss die Stadt Wilster mit dem schon 1585 errichteten Rathaus.



Rund 350 dieser Schöpfmühlen standen früher in der Wilstermarsch – die letzte verbliebene befindet sich heute bei Honigfleth und ist das Wahrzeichen der Marsch.



Die Stör ist als Revier für Traditionsegler sehr bekannt und sehr beliebt.



Die Wilsterau mündet in die Stör, wo sie durch die Schleuse Kasenort mit dieser verbunden ist. Die Gegend ist bei Fahrradfahrern beliebt.