



POSITIONSPAPIER

# Der Nord-Ostsee-Kanal **Schlaglöcher** einer internationalen **Wasserstraße**



# Der Nord-Ostsee-Kanal

## **Schlaglöcher einer internationalen Wasserstraße**

### Inhalt

1. Einleitung
2. Planung und Sachstand
3. Derzeitige Einschränkungen für die Schifffahrt
  - 3.1. Brunsbüttel
  - 3.2. Kiel
  - 3.3. Risikopotentiale
  - 3.4. Verzögerungen für die Schifffahrt
  - 3.5. Eine Ursache: Kosten- statt zeitsparende Reparaturen
4. Entwicklung der Schifffahrt
5. Finanzierung
  - 5.1. Sicherstellung der kompletten Finanzierung
  - 5.2. Verwendung der zur Verfügung gestellten Mittel
6. Fazit und Forderungen

## Am fehlenden Geld liegt es nicht

Die Planungen zur Durchführung und Fertigstellung der dringend erforderlichen Bau-  
maßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) werden immer weiter nach hinten verschoben  
und die Schleusenneubauten in Kiel und Brunsbüttel drohen zur Dauerbaustelle zu werden.  
Jeder technische Ausfall während der Bauzeit kann zum Infarkt des Verkehrssystems NOK  
führen mit der Folge, dass die Nutzer beginnen sich vom Kanal abzuwenden.

Welche Entscheidungen müssen jetzt gefällt werden, um die Zukunft der wichtigsten  
Verbindung der Nordseehäfen mit den Ostsee-Anrainerstaaten zu sichern?

Die beiden Nautischen Vereine aus Kiel und Brunsbüttel haben für den Deutschen  
Nautischen Verein eine Situationsanalyse erstellt mit der sie ihre Forderungen vorstellen.

Brunsbüttel/Kiel, Oktober 2018

## 1. Einführung

Der 17. April 2012 schien die lang erwartete Wende zu bringen! Nach vielen Jahren der Einsparungen an der erkennbar maroden Struktur des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) erfolgte medienwirksam der Spatenstich zum Bau der „5. Schleuse Brunsbüttel“ durch den damaligen Verkehrsminister Peter Ramsauer: „Mit dem heutigen Startschuss unterstreichen wir die enorme Bedeutung des NOKs als meistbefahrener künstlicher Wasserstraße der Welt!“<sup>1</sup>.

Es wurde eine erwartete Bauzeit von fünf Jahren in Aussicht gestellt. Damit müsste seit Sommer 2017 die neue Schleuse schon in Betrieb sein. Dies ist zunächst noch keine Kapazitätserweiterung, sondern nur ein zwingendes Erfordernis, damit endlich für mehrere Jahre jeweils eine der bisherigen großen Kammern grundsanieren werden kann. Doch von einer absehbaren Fertigstellung kann keine Rede sein. Am 28. Februar 2018 titelte „Die Welt“ in ihrer Online-Ausgabe: „Europas größte Wasserbaustelle wird zum nächsten BER“. <sup>2</sup> Und weiter: „Inzwischen gehen Experten von einer Inbetriebnahme der 5. Kammer in ca. acht Jahren, also 2025 aus.“

Dies ist jedoch bei weitem nicht das einzige große

Bauprojekt, welches zur Ertüchtigung des NOKs umgesetzt werden muss. Unterschieden werden muss dabei in die Projekte, die eigentlich „nur“ der Sicherung des Status quo dienen, also keine zusätzlichen Verkehre generieren können und andererseits Infrastrukturprojekte zur Anpassung und Steigerung der Leistungsfähigkeit. Zu den Erhaltungsmaßnahmen gehören:

- 1. Der oben beschriebene Bau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel**
- 2. Die direkt im Anschluss angesetzte Grundsanierung jeweils einer großen Schleuse in Brunsbüttel**
- 3. Der Ersatzneubau der stillgelegten Kleinen Schleusen in Kiel-Holtenau**
- 4. Die anschließend angesetzte Grundsanierung jeweils einer großen Schleuse in Kiel-Holtenau**

Bei allen diesen Projekten sind - wie eingangs dargestellt - erhebliche Zeitverzögerungen erkennbar; Verzögerungen bei den Projekten unter 1. und 3. bedingen dabei zwangsläufig einen verspäteten Beginn der dringend erforderlichen Sanierungsarbeiten an den großen Schleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau. Vom Bundesverkehrsministerium wurden folgende



*Feierlicher Spatenstich zum Bau der 5. Schleuse in Brunsbüttel, April 2012*

zusätzliche Maßnahmen als wichtig und umsetzbar erkannt, um den Kanal leistungsfähig an die Erfordernisse der derzeitigen Schifffahrt im Ostseeraum anzupassen:

- 1. Die Beseitigung der „Bottle-Necks“ durch einen Ausbau der Oststrecke von Königförde bis Kiel-Holtenau**
- 2. Streckenoptimierung und Vertiefung des NOK auf ganzer Länge.**

Hinzu kommen einzelne durchaus aufwändige Projekte, die für den Betrieb des NOK und ganz besonders

den Querverkehr von großer Bedeutung sind. Diese Arbeiten werden vermutlich weder den derzeitigen Durchgangsverkehr beeinflussen, noch die Kapazitäten in der endgültigen Ausbaustufe erhöhen:

- **Ersatzneubau der „Levensauer Hochbrücke“<sup>3</sup>**
- **Grundinstandsetzung des Straßentunnels Rendsburg<sup>4</sup>**
- **Grundinstandsetzung der Eisenbahnhochbrücken Rendsburg, Hochdonn, Grünental**
- **Hochwasserschutz und Entwässerung in Brunsbüttel<sup>5</sup>**
- **Neubau eines „Torinstandsetzungs docks“ in Brunsbüttel<sup>6</sup>**
- **Neubau zweier Autobahnbrücken<sup>7</sup> als Ersatz der Rader Brücke im Zuge der BAB A7<sup>8</sup>**

Diese Projekte bleiben im vorliegenden Papier ohne Betrachtung; allerdings muss beachtet werden, dass diese Projekte nicht unerheblich zusätzlichen Personalaufwand und Finanzmittel innerhalb der WSV binden werden.

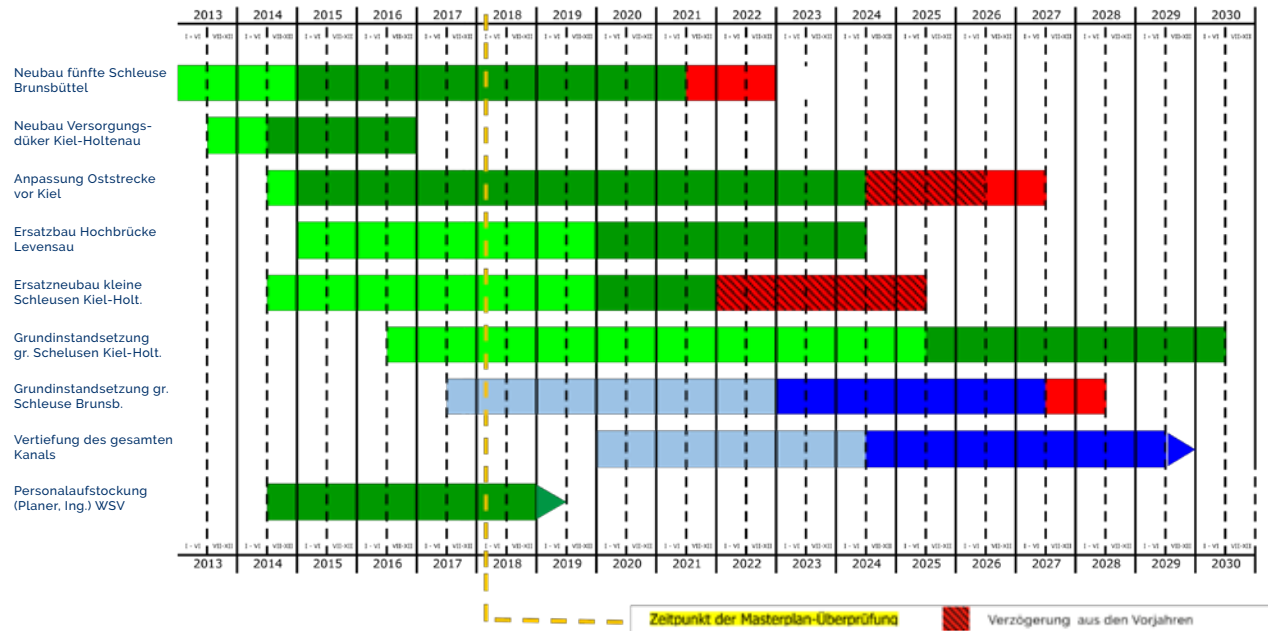
## 2. Planung und Sachstand

Die gesamten Planungszeiten sind in einem „Masterplan“ des „Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes“ zusammengefasst (Grafik links<sup>9</sup>) und wurden zuletzt im März 2018 durch die „Initiative Kiel-Canal (IKC)“ einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Die roten Felder stellen die zu der Zeit (also vor nur 8 Monaten) absehbaren Verzögerungen bei allen begonnenen Projekten dar.

Leider ist es eine nicht mehr zu leugnende Tatsache, dass inzwischen auch diese Grafik ganz drastisch und in einem nicht mehr tolerierbaren Maß korrigiert werden muss:

1. Wenn auch nur ein Teil der o.g. Recherchen der „Welt“ korrekt sind, dürfte die Fertigstellung der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel mit Ende 2022 sehr optimistisch angesetzt sein und es ist das „worst-case-scenario“ des Jahres 2025 nicht ausgeschlossen. Wie in der Grafik dargestellt, verzögert die Fertigstellung dieser Maßnahme den Beginn der Sanierungsarbeiten an den großen bestehenden Schleusenkammern gleichwertig; damit ist auch hier von einem Abschluss der gesamten Bauarbeiten an den Schleusen nicht vor 2030

### MASTERPLAN 2013 – 2030 Die Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals im Überblick



**Grün: Finanzierung/Umsetzung gesichert**  
 Hellgrün = Vorbereitungsphase  
 Dunkelgrün = Umsetzungsphase

**Blau: Maßnahmen in Planung**  
 Hellblau = Vorbereitungsphase  
 Dunkelblau = Umsetzungsphase

**Rot: Umsetzung verlängert**  
 Rot = Die Umsetzung der Maßnahme ist gegenüber dem Zeitplan verlängert worden

Entwurf: Initiative Kiel-Canal e.V.  
Stand: März 2018

auszugehen. Hinzu kommt, dass nach Angaben des o.g. Masterplanes die Anschlussarbeiten an den großen Schleusen noch unter Finanzierungsvorbehalt stehen und bisher die zum Mindesten klare politische Aussage fehlt, dass beide(!) gro-

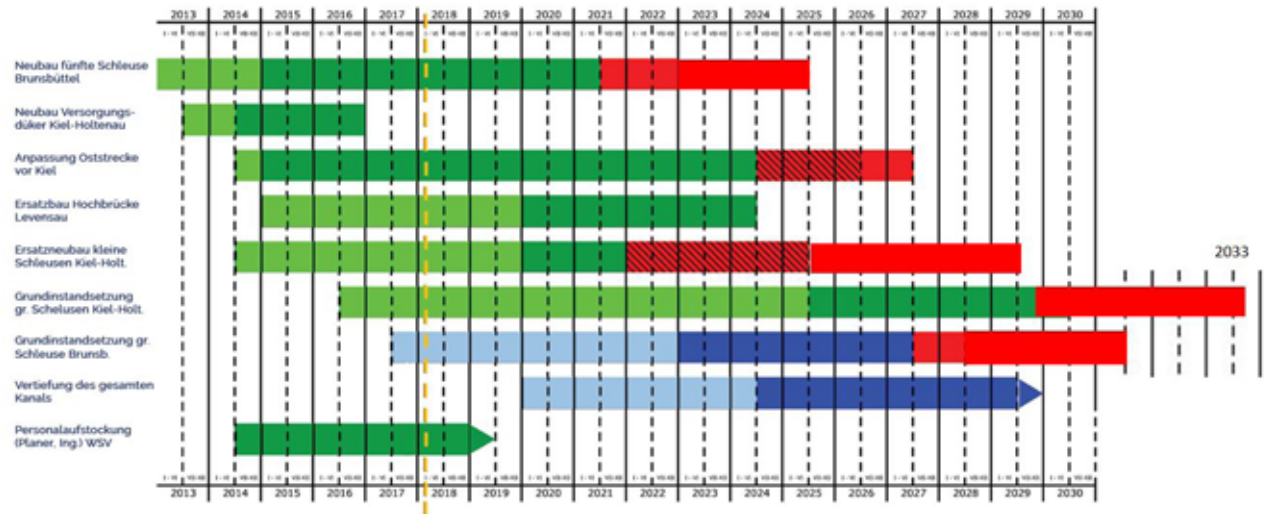
ßen Kammern in Brunsbüttel unmittelbar saniert werden.

2. Drastischer stellen sich die Verzögerungen beim Neubau der kleinen Schleusen in Kiel dar, denn

am 16. Mai 2018 berichtete die im Allgemeinen gut informierte „Kieler Nachrichten“<sup>10</sup> vom Beginn der Sicherungsmaßnahmen, sprich lediglich der Verfüllung der Schleusenammern und stellte als Baubeginn (!) das Jahr 2023 in Aussicht! Also ein Beginn ca. 15 Jahre, nachdem deren Notwendigkeit aufgrund einer bereits erfolgten zwischenzeitlichen Sperrung der kleinen Südschleuse bekannt war. Und als Fertigstellung wurde das Jahr 2029 (und nicht wie noch von der IKC im März vermutet 2025) genannt!

3. Somit würde erst im Jahr 2029 die 4-5 jährige Grundsanie rung der Neuen Schleusen in Kiel Holtenau beginnen. Dies bedeutet in dieser Zeit dann auch zum Mindesten für 30% der Schifffahrt<sup>11</sup> wiederum, dass nur ca. alle 2 Stunden ein Schiff dieser Größenordnung eingeschleust werden kann. Somit wäre frühestens im Jahr 2033 bei der Kapazität der Kieler Schleusenanlagen der Zustand von vor 2014 erreicht bzw. dann auch überschritten.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Berichte müsste also die Planung derzeit wie folgt betrachtet werden: Grafik „worst case scenario“ anhand der vorliegenden Berichte<sup>12</sup>



**Sollten diese Verzögerungen auch nur im Ansatz der Wahrheit entsprechen, so betrachten die Nautischen Vereine Kiel und Brunsbüttel dies als nicht hinnehmbar und warnen vor den nicht abschätzbaren wirtschaftlichen Folgen!**

### 3. Derzeitige Einschränkungen für die Schifffahrt

#### 3.1. Brunsbüttel

Im Prinzip ist der Bau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel zwar solitär und somit ohne Auswirkungen auf den laufenden Betrieb, allerdings sind die großen Schleusen bedingt insbesondere durch die Umwelteinflüsse in deutlich schlechterem Zustand als die Kieler Anlagen. Dadurch ist in Brunsbüttel mit zunehmenden erheblichen Ausfällen alleine aus technischen Gründen zu rechnen. Dabei bedingen auch kleinere und maßlich weniger zeitaufwändige Reparaturen oft mehrere Tage die vollständige Sperrung der Schleuse.

##### **Fallbeispiel 1**

*Am 27. Juli 2018 wurde z.B. am Freitagabend um 18.40 Uhr eine große Schleusenkammer wegen eines technischen Schadens außer Betrieb genommen. Die Reparatur sollte am Sonnabend bis mittags erfolgen, konnte aber nicht fertiggestellt werden, weil die Techniker ein Ersatzteil nicht dabei hatten. Somit blieb die Schleuse das ganze Wochenende außer Betrieb, weil erst Montag morgens die Arbeiter wieder zur Verfügung standen, um das Bauteil einzusetzen. Die eigentlichen Arbeiten dauerten nicht einmal*

*eine Stunde, während die Schleusensperrung - mit entsprechenden Wartezeiten für die Schifffahrt - 63 Stunden dauerte!*

##### **Fallbeispiel 2**

*Am Sonnabend, den 21. April 2018 um 14.00 Uhr kollidierte ein chilenischer Massengutfrachter mit der Schleusenmauer und es fielen einige Teile des Mauerwerks ins Wasser. Die Schleuse wurde trotz des offenkundig geringen Schadens „vorsichtshalber“ komplett gesperrt, weil erst am Montag die Reparaturarbeiten aufgenommen wurden. Diese stellten sich als geringfügig heraus; es ergaben sich aber an dem verkehrsintensiven Wochenende erhebliche Wartezeiten<sup>13</sup>. Die Sperrung dauerte drei Tage, während die Reparatur in einem Tag abgeschlossen war.*

#### 3.2. Kiel

Weitaus dramatischer stellt sich die Situation in Kiel dar, obwohl der Zustand der großen Schleusenkammern dort im Allgemeinen besser als in Brunsbüttel ist<sup>14</sup>. Weil die kleinen Schleusen seit Juni 2014 außer Betrieb sind, müssen einerseits alle Kleinfahrzeuge (insbesondere Sportboote) mit durch die großen Kammern geschleust werden. Andererseits entfällt



*Berufs- und Sportschifffahrt gemeinsam in einer Schleuse*

eine Ausweichmöglichkeit zum Mindesten für einen Teil der Schifffahrt beim Ausfall einer der großen Kammern. In Kiel steht also dauerhaft nur ca. 2/3 der Schleusenkapazität zur Verfügung und reduziert sich bei Wartungsarbeiten, einem technischen oder havariebedingten Ausfall auf nur noch 1/3! Verglichen mit dem Frankfurter Flughafen heißt das: Wir müssen uns bis mindestens 2025 – ja vielleicht sogar 2029 - damit zufrieden geben, dass von 3 Landebahnen nur 2 zur Verfügung stehen und bei nur einem kleinen Zwischenfall muss der gesamte Verkehr über das letzte verbleibende Nadelöhr abgewickelt werden

#### 3.3 Risikopotentiale

In Kiel und Brunsbüttel muss beim Ausfall einer der großen Schleusenkammern von den Schiffsführungen



---

ein erhebliches Risiko in Kauf genommen werden. Die Schleusenmeister müssen einen „Stauplan“ erstellen, bei dem die Sicherheitsabstände auf das absolut vertretbare Minimum reduziert werden. Das extrem präzise Anlaufen und Festmachen führt zu zusätzlichen Zeitverlusten. Die Möglichkeit einer weiteren Sperrung wegen einer auch nur leichten Kollision ist jederzeit gegeben.

In Kiel kommt hinzu, dass im Falle einer Kollision beim kanalseitigen Anlaufen im Betrieb nur einer Schleusen-kammer keinerlei Rettungs- oder Sicherungsfahrzeuge aus der Kieler Förde zum Havaristen gelangen könnten! Alle Assistenzfahrzeuge wie z.B. Schlepper müssten in ca. 7 Stunden von Brunsbüttel aus den Unfallort anfahren. Wenn geschätzt werden kann, dass in Kiel-Holtenau eine der großen Kammern im Schnitt 6 Wochen im Jahr nicht zur Verfügung steht, würde dies bedeuten, dass bei einer Bauzeit von 10 Jahren ab heute für mindestens 60 Wochen ein extremes Risiko in Kauf genommen werden muss. Alleine dies sollte schon Grund genug sein, die Bauzeit der alten Schleusen drastisch zu verkürzen!

Die Ausbaumaßnahmen im Bereich Königsförde bis Kiel-Holtenau sowie die geplante Vertiefung des gesamten Kanals werden zwar zum größten Teil ohne Be-



*Passage eines Feederschiffes bei laufenden Böschungsarbeiten*

hinderungen der Schifffahrt ablaufen, trotzdem muss den Kunden zu jeder Zeit deutlich gemacht werden, wo mit welchen Einschränkungen zu rechnen ist. Dafür bietet sich eine engere Zusammenarbeit in einem gemeinsamen Planungsstab zwischen Behörden, Bau-firmen, Lotsen, Kanalsteuern und Schiffsmaklern an. Es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass Risikopotentiale von den verantwortlichen Nautikern in den Verkehrszentralen und den Fachleuten vor Ort sehr unterschiedlich beurteilt werden. Der drastische Personalabbau bei den Betriebsdien- sten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat inzwischen dazu geführt, dass sicherheitsrelevante „Kleinreparaturen“ wie z.B. der Ersatz defekter Kanal-befeuerung oder die für das Manövrieren in den Weichen zwingend notwendige Dalbenbeleuchtung wochen - wenn nicht gar monatelang nicht durchgeführt werden. Für die Lotsen und



*Maximale Kapazitätsauslastung einer Schleuse*

Kanalsteurer bedeutet dies, mit den an die Grenzen des Revieres stoßenden Schiffen, einen Sicherheitsabbau allein zu deren Lasten. Im Sommer 2018 fiel einseitig auf 12 km Länge nahezu die gesamte Beleuchtung aus und die Fehlersuche bzw. Reparatur beanspruchte fast zwei Wochen!

All diese zusätzlichen Risiken sind den Nutzern des Kanals nur vermittelbar, wenn es sich um absolute Ausnahmefälle handelt und diese Dinge nicht zur „stillen Gewohnheit“ werden.

### **3.4 Verzögerungen für die Schifffahrt**

Einer der Betreiber von Linienschiffen im NOK hat für seine Schiffe die Verzögerungen, die sich alleine beim

Warten auf das Einschleusen ergeben, sehr präzise statistisch mit Aufzeichnung des jeweiligen Grundes erfasst.<sup>15</sup> Dabei ergaben sich alleine für das 1. Halbjahr 2018 folgende Verzögerungen:

Monat	Passagen mit Verzögerungen	Wartezeit (in Minuten)
Januar	17	1.385
Februar	33	4.075
März	85	23.665
April	38	8.795
Mai	24	3.330
Juni	52	7.843
<b>Summe</b>		<b>49.093</b> (entspricht 818 Sdt.)

Davon 49 Stunden - also nur 6% - resultierten auf Wartezeiten wegen hohen Verkehrsaufkommens. 94% der Wartezeit resultierte aus technischen oder Havarie bedingten Ausfällen einer großen Kammer in Kiel oder Brunsbüttel!

Dabei sind die rein numerischen Wartezeiten nicht gleichzusetzen mit den tatsächlichen wirtschaftlichen Folgen für die Kundschaft des NOK. Der Weg-/Zeitvorteil ist ein wichtiger Aspekt, um negative Folgen einer Verspätung zu kompensieren.

**Fallbeispiel 3**

*Der Kapitän des Tankers einer deutschen Reederei entschied sich am 28.07.2018 gegen die sonst übliche Passage um Skagen, weil er dabei mit seinem ETA um 6 Stunden die Frist der Laydays gemäß Reisecharter überschritten hätte. Mit den rechnerischen 10 Stunden Zeitvorteil via NOK hätte er trotz der erheblich höheren Kosten einer Kanalpassage wieder 4 Stunden Reserve. Es gingen aber aufgrund der oben beschriebenen Einschränkungen an dem Wochenende 6 Stunden verloren. Damit hatte die NOK-Passage den Sinn verloren.*

**3.5 Eine Ursache: Kosten - statt zeitsparende Reparaturen**

Die Nautischen Vereine stellen ausdrücklich fest, dass alle Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Rahmen ihrer zur Verfügung stehenden personellen und materiellen Möglichkeiten ein Maximum leisten. Die Ursachen für die Verzögerungen im Bereich der reinen Instandhaltung liegen auch in den jahrelangen Vorgaben des Bundes<sup>16</sup> einerseits die Personalkosten jedes Jahr um ein vorgegebenes Maß drastisch zu reduzieren und andererseits die Kosten für die Vorhaltung von Ersatzteilen durch Bestellung

„on demand only“ zu vermeiden.

Ist im Falle einer - leider immer wieder möglichen - Kollision mit dem Schleusentor ein Auswechseln des Tores erforderlich, so dauert dieser Vorgang im Allgemeinen ca. 24 Stunden, der als unvermeidbar hingenommen werden muss. Nicht vermittelbar ist, dass dies früher nur einem Tag entsprach, weil genügend Personal für einen mehrschichtigen Arbeitsbetrieb vorhanden war, während heute aus den 24 Stunden mindestens drei Tage<sup>17</sup> geworden sind, weil nur jeweils 8 Stunden am Tag Personal zur Verfügung steht.

Nahezu jede Sperrung einer Schleuse hätte bei einer konsequenten 24/7-Bearbeitung mit den entsprechenden personellen und materiellen Ressourcen zu deutlich geringeren Ausfallzeiten insbesondere an den besonders verkehrsintensiven Wochenenden geführt.

Eine Ausnahme gab es im Frühjahr 2018: Am 19. Februar 2018 rammte das Containerschiff „Akacia“ mit hoher Fahrt nach einem Ausfall der Steuerung des Verstellpropellers das Schleusentor der Südschleuse in Kiel-Holtenau. Die Schäden waren dabei so groß, dass ein Aufschwimmen des Tores mit sofortigem Torwechsel innerhalb kurzer Zeit unmöglich war.



*Maximale Schleusenbeschädigung im Februar 2018*

Nach einer Woche war klar, dass die damit anstehende komplexe Aufgabe (Zerschneiden des Tores und Herausheben der Einzelteile) durch die eigenen Mittel der WSV unmöglich war. Deshalb wurde der Auftrag in der kompletten Abwicklung an eine externe Firma übergeben. Die Abwicklung im nahezu „Betrieb rund um die Uhr“ muss als perfekt bezeichnet werden; die lückenlosen Informationen (was wird wann und wie getan) für die Kunden und Beteiligten am NOK ließen keinerlei Zweifel an der Abwicklung aufkommen.

Nach „nur“ ca. 6 Wochen konnte dieser Maximalschaden behoben werden und es drängt sich auf, dass die überwiegende Anzahl an größeren Vorfällen umgehend an externe Firmen vergeben werden sollte, denn es ist nicht erkennbar, dass sich die personelle Situation der WSV absehbar ändern wird. Eine bereits früher zugesagte rund um die Uhr verfügbare technische Einsatzgruppe ist scheinbar nicht realisierbar, obwohl sie dringend erforderlich wäre. Der WSV werden zwar Gelder für die Investitionsmaßnahmen zur Verfügung

---

gestellt (dazu später mehr), aber die benötigte erhebliche Personalaufstockung direkt bei den Arbeitern vor Ort ist utopisch. Noch vor 10 Jahren hatte der NOK ca. 200 Beschäftigte mehr in den Betriebsdiensten<sup>18</sup>. Zwar ist es inzwischen gelungen, ca. 70 Ingenieure für die Planung und Kontrolle der Baumaßnahmen einzustellen; für das Investitionsprogramm von ca. 1,7 Mrd. € wären aber nach Angaben des WSA Kiel-Holtenau mindestens doppelt so viele erforderlich<sup>19</sup>.

Am 28. Juni 2018 verkündete der zuständige Berichtserstatter der SPD-Bundestagsfraktion im Verkehrsausschuss Mathias Stein aus Kiel recht euphorisch, dass im Bundeshaushalt 100 neue Stellen für die Bundeswasserstraßen vorgesehen seien<sup>20</sup>. Davon fließen 34,5 in das „Gesamtkonzept Elbe“, 15 sind Ingenieursstellen in der Verwaltung, 21 im Bereich Umwelt- und Hochwasserschutz und nur 30 in bundesweite (!) Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen an Schleusen und Kanälen. Und der NOK? Dazu heißt es, dass sich das Amt am Kanal Hoffnung (!) auf Stellen macht: „Wir brauchen dringend mehr Personal. Ich hoffe, dass wir auch etwas abbekommen“, sagte Detlef Wittmüß, der Leiter des WSA Kiel-Holtenau.

#### 4. Entwicklung der Schifffahrt

Der Container-Feederverkehr von den Nordseehäfen zu den Ostsee-Anrainerstaaten ist eine der tragenden Säulen des Verkehrs- bzw. Ladungsaufkommens im NOK. In den vergangenen zehn Jahren waren viele der eingesetzten Schiffe in den Abmessungen im Verhältnis zur Tragfähigkeit optimiert. Beispielhaft können die Schiffe der „Eilbek“-Klasse (jetzt „Baltic Fulmar“ usw.) mit einer Kapazität von 1.636 TEU genannt werden<sup>21</sup>.

Inzwischen wurde in diesem Fahrtgebiet aufgrund des weiter steigenden Bedarfs eine Nachfolgeneration mit einer deutlich erhöhten Kapazität von 1.926 TEU etabliert. Die Schiffe der sogenannten „Delphis“-Klasse wurden vom Reeder als „Kiel-Canal-Max“-Schiffe konzipiert und sollen unter optimaler Ausnutzung der erlaubten Abmessungen im NOK eingesetzt werden. Dabei wurde die erhöhte Tragfähigkeit besonders durch die deutlich vergrößerte Breite von 30,55 m (entspricht einer Reihe zusätzlicher Container über die Schiffslänge) erreicht. Das Erreichen der maximalen Auslastung dieser Schiffe wird aber aufgrund des Längen-/Breitenverhältnisses durch den maximal erlaubten Tiefgang von „nur“ 8,5 m wiederum eingeschränkt<sup>22</sup>, wobei der Betreiber davon ausgehen durfte, dass nach einer Umsetzung der Kurvenbegra-



*Delphis Gdansk“ mit maximal im NOK möglicher Abladung (Der Pfeil zeigt die Differenz zur Lademarke)“*

digung diese Auflage wieder entfällt.

Es steht zu befürchten, dass eine Verschleppung der Baumaßnahmen diese Fahrzeuge bei erhöhtem Ladungsaufkommen dazu zwingt, den Kanal zu umgehen. Dies ist bereits jetzt bei anderen Feederschiffen zu beobachten<sup>23</sup>. Mit Sorge betrachten die Nautischen Vereine die Entwicklung der weltgrößten Reederei, die mit der „Vistula Maersk“-Klasse Schiffe im Feederdienst in der Ostsee einsetzt, die bewusst am Kanal vorbei

geplant werden<sup>24</sup>. Eine der Begründungen in den Presseveröffentlichungen<sup>25</sup> ist der deutlich geschrumpfte Zeitvorteil des NOK gegenüber der Skagenroute. Nach Ansicht der Verfasser basiert diese Einschätzung auf der heute kaum noch kalkulierbaren Dauer einer Kanalpassage.

## 5. Finanzierung

### 5.1. Verwendung der zur Verfügung gestellten Mittel

In den vergangenen Jahren hat der Bund jährlich erhebliche Finanzmittel für die vorgesehenen Investitionsmaßnahmen (nicht für die Personalaufstockung!) zur Verfügung gestellt. Es wird immer wieder von Mitgliedern des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vernommen, dass unter anderem für den Neubau der 5. Kammer Brunsbüttel nicht verwendete Gelder jährlich an den Bund zurück gegangen sind, weil das Geld nicht verbaut werden konnte. In der Folge beantragte am 15. Juni 2018 die Bundestagsfraktion der FDP im Zuge der Haushaltsberatungen innerhalb des Etats 40 Mio. € aus dem Posten „1. Maßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal“ in den Posten „13. Maßnahmen am Rhein“ umzuschichten<sup>26</sup>.

Die Nautischen Vereine erkennen die Gefahr, dass durch die Rückführung nicht verwendeter Mittel bei zukünftiger Haushaltsplanung weitere Begehrlichkeiten anderer Stellen wie im o.g. Fall geweckt werden könnten.

### 5.2. Sicherstellung der kompletten Finanzierung

Aus der Grafik des „Masterplanes“ geht hervor, dass die dargestellten Baumaßnahmen zwar in der Planung sind, aber - wie z.B. die Grundsanie rung der Schleusen in Brunsbüttel - noch gar nicht in der Finanzierung abgesichert sind. Hinzu kommt auch, dass gegenwärtig nur von der Grundsanie rung einer (1) großen Kammer gesprochen wird. Was geschieht dann mit der zweiten großen Kammer?

Der NOK ist Teil der „Motorways of the Sea (MoS)“. Das MoS-Konzept stellt das maritime Rückgrat der Trans-europäischen Netze TEN-T und der „Connecting Europe Facility (CEF)“ der Europäischen Union dar. Es ist deshalb nicht verständlich, warum sich das Bundesverkehrsministerium für die wichtigste innereuropäische „nasse Autobahn“ zwischen den HUBs in Westeuropa und den EU-Mitgliedsstaaten im Ostseeraum nicht nachhaltig und zielführend um EU-Zuschüsse beworben hat.

Die Geschäftsführung der Lotsenbrüderschaft in Brunsbüttel hat sich an die EU gewandt und nachgefragt, warum von der Bundesregierung keine Mittel eingefordert wurden. Es wurde erläutert, dass ein Mit-

gliedsstaat die Finanzierung einer Baumaßnahme im eigenen Haushalt zusichern muss, erst dann werden EU-Mittel bewilligt. Die Haushaltsmittel wurden vom damaligen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee zwar eingestellt, aber unter seinem Nachfolger wieder entwidmet, wonach die Finanzierungsgrundlage für die EU entfiel. Erst der Druck des Haushaltsausschusses auf den Verkehrsminister bewirkte, dass die notwendigen Mittel wieder eingestellt werden mussten. Mittel der EU wurden dann aber nicht mehr beantragt.

Nach Einschätzung der Verfasser würde eine Ko-Finanzierung durch die EU dem Gesamt-Projekt einen deutlichen Schub und vor allem einen zuverlässigen Zeitrahmen verleihen.

## 6. Fazit, Forderungskatalog

Die Nautischen Vereine stellen fest, dass die Zukunft des NOKs als leistungsfähige internationale Wasserstraße erheblich gefährdet ist. Grund hierfür ist die derzeitige Planung zur Umsetzung der zwingend erforderlichen Renovierungs- und Ausbaumaßnahmen. Deshalb fordern die Nautischen Vereine Kiel und Brunsbüttel mit der Unterstützung des Deutschen Nautischen Vereins folgende Maßnahmen:

### 1. Bauzeitverkürzung

Alle Baumaßnahmen sind hinsichtlich der Möglichkeiten auf eine Beschleunigung zu überprüfen. Die Prämisse muss dabei die Baufertigstellung vor der Frage der Kosteneinsparungen sein. Der WSV müssen vorrangig die personellen Kapazitäten für die Planung oder baubegleitende Tätigkeit aller oben aufgeführten Projekte zur Verfügung gestellt werden. Sollten die personellen Kapazitäten dafür innerhalb der WSV nicht ausreichen, müssen diese Bereiche an externe Planungsbüros ausgelagert werden<sup>27</sup>. Bei der Ausschreibung der Bautätigkeiten ist das Grundprinzip 24/7, also eine möglichst durchgehende Bautätigkeit vorzugeben<sup>28</sup>.

### 2. Finanzierung

Das Bundesministerium für Verkehr sollte eine Finanzierung aller dargestellten Maßnahmen bereits jetzt haushalterisch sicherstellen. Die jährlich vorgesehenen Haushaltsmittel für die Einstellung von Personal der Betriebsdienste für die unabhängig von den Bauprojekten erforderlichen Reparaturen in den beteiligten Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern sind entweder deutlich und unbefristet zu erhöhen oder anderenfalls die Mittel für dauerhafte Verträge mit externen Anbietern vorzusehen. Es sollte überprüft werden, ob die EU-Regularien eine Beschleunigung durch eine Finanzierungsbeteiligung ermöglichen

### 3. Sicherstellung eines störungsfreien Betriebes

Für den NOK ist eine durchgehend (24/7) verfügbare Eingreifgruppe für alle betriebssichernden Maßnahmen vorzuhalten. Zu diesem Zweck sollte jeweils ein Team in Brunsbüttel und Kiel, die bei Bedarf zusammengezogen werden können, eingerichtet werden. Zusätzlich ist wieder ein Lager mit allen relevanten Ersatzteilen zu bilden. Für die

Schleusenmeister und Leiter der Verkehrszentralen sind Notfallpläne zu erarbeiten und zu trainieren, damit systembedingte Ausfallzeiten vermieden oder minimiert werden können<sup>29</sup>.

### 4. Informationen und Öffentlichkeitsarbeit

Um einen gleichen Informationsstand aller Beteiligten zu erreichen und damit bei Störungen zielgerichtet reagieren zu können, müssen die öffentlichen Informationen über Abläufe, Betriebsstörungen etc. professionalisiert werden. Es sollte eine Stelle eingerichtet werden, die aktuelle Informationen sammelt, bündelt und zeitnah weitergibt. Dorthin sollten das WSA, Baufirmen und alle weiteren Beteiligten kurzfristig alle Sachstandsänderungen bei Störungen geben und die Nutzer des NOK von dort jederzeit die verbindliche Information über die Gesamtlage erhalten können.

Zur zeitnahen Umsetzung der vier angeführten Forderungen freuen wir uns über die Initiative der politischen Entscheider, kurzfristig eine oder mehrere Arbeitsgruppen ins Leben zu rufen, deren Ergebnisse zeitlich und inhaltlich zu bewerten und die Umsetzung

---

anzuweisen. Zu jeder Forderung sind genügend Fachkenntnisse vor Ort um das gemeinsame Ziel spürbar voranzutreiben; diese Fachleute können und müssen in die Lage versetzt werden zu handeln. Wir können mehr, wollen mehr und sehen einer von außen sichtbaren interdisziplinären und konsensualen Arbeit entgegen.

---

## Nachtrag

Kurz vor der Drucklegung dieses Positionspapieres wurde am 11.10.2018 ein Bericht des Verkehrsministeriums an den Haushaltsausschuss des Bundestages bekannt, dass die Kosten der 5. Schleuse in Brunsbüttel nunmehr nochmals um mehrere Hundert Millionen Euro auf mindestens 800 Millionen Euro steigen werden. Zusätzlich wurden die o.g. „worst-case-Szenarien“ bestätigt, wonach nicht mit einer Fertigstellung vor 2024 gerechnet werden kann! Außerdem ist aufgrund der vertraglichen Konstellation mit weiteren zeitraubenden juristischen Auseinandersetzungen zwischen dem Baukonsortium und dem Auftraggeber zu rechnen. Ganz davon abgesehen wird sogar die Standfestigkeit des Bauwerkes angezweifelt.



## Der Nord-Ostsee-Kanal: Schlaglöcher einer internationalen Wasserstraße

Podiumsdiskussion am Mittwoch, den 14.11.2018  
im Konferenz-Zentrum-Kiel

Veranstalter: Nautischer Verein Kiel und  
Nautischer Verein Brunsbüttel mit Unterstützung  
des Deutschen Nautischen Vereins

Einleitung in das Thema:

**Hans-Hermann Lückert**

Vorstand DNV und NV Kiel

Podiumsdiskussion mit:

**Norbert Brackmann**

Maritimer Koordinator der Bundesregierung

**Dr. Thilo Rohlf**

Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft S-H

**Mathias Stein**

MdB, Mitglied im Ausschuss Verkehr und digitale  
Infrastruktur des Deutschen Bundestages

**MinDir Reinhard Klingen**

Abteilungsleiter im BMVI

**Timm U. Niebergall**

Regional Director West and Central Europe Unifeeder

Moderation:

**Kerstin von Stürmer**

NDR

## Anmerkungen

<sup>1</sup> Pressemitteilung des BMVBS vom 17.04.2012

<sup>2</sup> <https://www.welt.de/wirtschaft/article174024465/Schiff-fahrt-Europas-groesste-Wasserbaustelle-verzoegertsich-auf-Jahre.html>

<sup>3</sup> Bauzeit 2020 - 2024. Dieses Projekt dürfte in der Planung ungefährdet sein, weil bei Verzögerungen hohe Konventionalszahlungen an die Deutsche Bahn drohen.

<sup>4</sup> Eine Verkehrsfreigabe ist für Februar 2020 vorgesehen (Web-Information der WSV)

<sup>5</sup> Im Winter 2017/18 gab es erhebliche Einschränkungen der Schleusenverfügbarkeit, weil diese nach extremen Regenfällen zur Entwässerung genutzt werden mussten.

<sup>6</sup> Die Planung erfolgt durch das WNA Magdeburg.

<sup>7</sup> Die derzeitige Planung sieht zunächst den Bau einer neuen Brücke neben der bestehenden vor, über die der gesamte Verkehr abgewickelt werden soll. Anschließend wird nach dem Abbruch der alten Brücke eine neue Querung gebaut; im Endstatus stünden damit getrennte Brücken mit 3 Spuren je Fahrtrichtung zur Verfügung.

<sup>8</sup> Der Neubau fällt nicht in die Zuständigkeit der WSV, könnte aber zum Mindesten beim Abriss zu Behinderungen führen.

<sup>9</sup> Entwurf: Initiative Kiel-Canal e.V., Stand: März 2018

<sup>10</sup> <http://www.kn-online.de/Kiel/Die-alten-Schleusen-in-Kiel-Holtenua-werden-abgerissen>  
Dies wurde am 02.08.2018 in einem Artikel noch einmal be-

stätigt (Wobei dort 2028 als Fertigstellung genannt wurde)!

<sup>11</sup> Nach dem derzeitigen Planungsstand könnten Schiffe bis maximal 155 Meter Länge, 22,5 Meter Breite und 8,5 Meter Tiefgang die später sanierten bzw. neu gebauten kleinen Schleusen benutzen.

<sup>12</sup> Grafische Überarbeitung des Entwurfes der Initiative Kiel-Canal e.V. durch NV Kiel, Stand: September 2018

<sup>13</sup> Anhand der vorliegenden Daten aus der im Folgenden genannten Quelle ergaben sich bei diesem Vorfall nur für den einen Charterer 35 Stunden Zeitverlust!

<sup>14</sup> Ergebnisse der Zustandsuntersuchung im Jahr 2017 nach Aussagen des WSA Kiel-Holtenua.

<sup>15</sup> Die umfangreichen Daten liegen dem NV Kiel elektronisch vor und wurden auf Plausibilität geprüft. Die Tabelle wurde vom NV Kiel erstellt.

<sup>16</sup> Seit den 90er Jahren gab es die Vorgabe an alle Abteilungen, jährlich einen festgelegten Prozentsatz im Bereich der Personalausgaben einzusparen. Die Auswirkungen konnten nur durch eine Privatisierung z.B. der Schleusendecksdienste und Fährschiffahrt kompensiert werden. Vor ca. 10 Jahren wurde diese Vorgabe für den NOK aufgehoben.

<sup>17</sup> Nach internen Angaben wäre ein Torwechsel „im äußersten Notfall“ auch in 2 Schichten a 12 Stunden durch Überstunden per Anweisung machbar. Dies kommt jedoch fast nie zur Anwendung.

<sup>18</sup> Angabe des WSA Kiel-Holtenua

<sup>19</sup> Vortrag des Amtsleiters D. Schnell vor dem NV Kiel am 27.03.2018

<sup>20</sup> Kieler Nachrichten vom 29.06.2018, Seite 11, „Mehr Geld für die Wasserwege“

<sup>21</sup> 169 m Länge, 27,3 m Breite und bis zu 9,5 m Tiefgang.

<sup>22</sup> Anhand der sog. „Tiefgangstabelle“ wird im Kanal bei Schiffen über 160 m Länge und 20 Metern aufgrund der engen Kurvenradien im „alten Profil“ der sonst maximale Tiefgang von 9,5 m entsprechend reduziert.

<sup>23</sup> z.B. die Schiffe der „Langeness“-Klasse, die bis zu einem maximalen Tiefgang von 9,9 Metern abgeladen werden können.

<sup>24</sup> 3.600 TEU bei 200 m Länge, 35,2 m Breite und ca. 10 m Tiefgang

<sup>25</sup> Siehe Hansa 04/2018

<sup>26</sup> Titel 780 02-731 – Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen

<sup>27</sup> Als Modell sollte der Ausbau der Autobahn A7 mit der Beauftragung der Firma „via solutions“ dienen.

<sup>28</sup> Davon muss natürlich im Falle z.B. von Lärmschutzmaßnahmen etc. in den Einzellösen abgewichen werden.

<sup>29</sup> Am 02.05.2018 fiel z.B. das Computersystem in der Verkehrszentrale Brunsbüttel aus. Trotz der Möglichkeit manueller Bearbeitung der überschaubaren Verkehrslage wurde der Kanal komplett gesperrt.



- Verantwortlich** Nautischer Verein zu Kiel von 1869 e.V.  
c/o Sartori & Berger'  
Wall 47/51  
24103 Kiel  
Vorsitzender: Kapitän Hans-Hermann Lückert  
info@nautischer-verein-kiel.de
- Nautischer Verein Brunsbüttel e.V.  
Postfach 1140  
25534 Brunsbüttel  
Vorsitzender: Kapitän Michael Hartmann  
hartmann@pilotservices.de
- Unterstützung** Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V.  
Tempowerkring 6  
21079 Hamburg
- Bildnachweis** Gerald Immens: Titelbild, Seite 8, Seite 9 rechts  
Frank Behling: Seite 4, Seite 11, Seite 12  
Klaus Eidenschink: Seite 9 links  
Initiative Kiel-Canal: Grafik Seite 6, Grafik Seite 7  
mit Überarbeitung durch NVK