

Kleine Anfrage

der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, Mike Moncsek, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft, Leif-Erik Holm und der Fraktion der AfD

Verkehrsregelungen auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) wurde die Geschwindigkeit für alle durchfahrenden Schiffe auf 12 km/h reduziert (<https://mathias-stein.de/2023/wissing-muss-beim-nok-handeln/>; https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WSA/WSA-Nord-Ostsee-Kanal/DE/2_Schifffahrt/b_Verkehrsmanagement/1_Den-Verkehr-regeln/Den-Verkehr-regeln_node.html).

Vorher galten diese 12 km/h nur für Schiffe mit über 8,50 m Tiefgang (im NOK sind max. 9,50 m Tiefgang möglich) und für Schiffe der Verkehrsgruppe 6. Das waren in der Fachsprache der Lotsen und Kanalsteuerer die sog. Langsamläufer. Für alle anderen Schiffe galt die Richtgeschwindigkeit 15 km/h. Mit Sondergenehmigung konnten auch Schiffe der Verkehrsgruppe 6 diese 15 km/h fahren.

Die Einteilung der Verkehrsgruppen erfolgt von 1 bis 6. Aus diesen resultieren dann auch die Begegnungsziffern (https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WSA/WSA-Nord-Ostsee-Kanal/DE/2_Schifffahrt/b_Verkehrsmanagement/2_Verkehrsgruppen/Verkehrsgruppen_node.html;jsessionid=D8779C0274E199D54B25F612B1794952.live21301). Die Reduzierung auf 12 km/h für alle Schiffe ergibt nach Auffassung der Fragesteller keinen Sinn. Gerade die Verkehrsgruppen 1 bis 3 sind selbst bei Begegnungen nicht die Ursache für Böschungsrutschungen.

Die Länge des NOK beträgt 98,6 km. Die Passage mit 15 km/h ohne Stopp in einer Ausweiche beträgt bei freier Fahrt 6 h 35 min. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 12 km/h erhöht sich die benötigte Zeit für die NOK-Passage bei freier Fahrt auf 8 h 13 min, was für Kapitäne, Lotsen und Kanalsteuerer eine Mehrbelastung von 1 h 38 min bedeutet. Kommen noch Stopps in den Ausweichen hinzu, verlängern sich diese Passagezeiten enorm.

Auch die Wartezeiten der Schiffe in den Ausweichen verlängern sich außerordentlich. Das Ende der Ausweiche Kudensee liegt bei Kanalkilometer 9,71 und der Anfang der nächsten Ausweiche Dückerswisch bei Kanalkilometer 20,8. Dies bedeutet eine Entfernung von 11,09 km. Das Ende der Ausweiche Dückerswisch liegt bei Kanalkilometer 22,03 und der Anfang der nächsten Ausweiche Fischerhütte bei Kanalkilometer 34,28, was einer Entfernung von 12,25 km entspricht (<http://www.info.kielkanal.de/html/weichen.html>).

Ein 15-km/h-Schiff benötigt somit von Kudensee bis Dückerswisch nach $t(\text{Zeit}) = s(\text{Weg}) / v(\text{Geschwindigkeit})$ 45 min und ein 12-km/h-Schiff 56 min. Die Mehrzeit beträgt 11 min. Die Zeiten zwischen Dückerswisch und Fischerhütte betragen für 15-km/h-Schiffe 49 min und für 12-km/h-Schiffe 1 h 2 min –

eine Mehrzeit von 13 min. Das Ganze gerechnet, wenn ein Schiff auf nur ein Schiff warten muss. Muss das Schiff auf einen ganzen Konvoi warten, dann verlängert sich dessen Wartezeit umso mehr.

Des Weiteren sollte nach Auffassung der Fragesteller die Anmeldezeit „Kiel, Kiel Canal, Flensburg & other Baltic Ports including Deep Sea“ von 2 h (<https://www.kielpilot.com/Pilot-Order/Kiel-Pilot-Districts>) auf 12 h von See kommend erhöht werden, um den Schleusenmeister, die Verkehrszentrale Kiel-Kanal 3 sowie Kiel Traffic (momentan ist der Leuchtturm für die Lotsen gesperrt; <https://www.kn-online.de/lokales/kiel/sturmflut-ostsee-schaeden-am-leuchtturm-kiel-schwerer-als-erwartet-5KVMC3JW6RGT7DAASVSKYEKERI.html>) besser planen lassen zu können. Das gilt auch für die Kapitäne. Es ermöglicht der Verkehrslenkung eine vorausschauende Planung der Slots für die Passage des NOK. Schiffe, die in Ostseehäfen ablegen und den NOK passieren wollen, können somit ihre Geschwindigkeit so reduzieren bzw. erhöhen, um eine schnelle Passage ohne Stopps zu ermöglichen. Das erspart nicht nur Treibstoff, sondern reduziert auch den CO₂-Ausstoß.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum müssen Schiffe der Verkehrsgruppen 1 bis 3 ebenfalls 12 km/h fahren, und welche eventuellen Schäden verursachen nach Auffassung der Bundesregierung Schiffe dieser Verkehrsgruppen im NOK, wenn diese, wie früher, wieder 15 km/h fahren?
2. Welche Schäden verursachen Schiffe nach Auffassung der Bundesregierung mit bis zu 7 m Tiefgang im NOK, wenn diese 15 km/h fahren?
3. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass die Anmeldezeit bei Kiel Traffic von 2 h auf 12 h verlängert werden sollte, damit die Kapitäne ihre eventuellen Passage-Slots besser planen können und auch die Verkehrslenkung und Schleusenmeister sich besser vorbereiten können, zum Beispiel durch Konvoi-Bildungen, die dann in einem bestimmten Rhythmus sowohl in Brunsbüttel als auch Kiel-Holtenau losfahren und sich in der Großweiche Audorf-Rade begegnen könnten, und wenn ja, inwiefern, bzw. wenn nein, warum nicht?
4. Plant oder erwägt die Bundesregierung eine zweite Großweiche Fischerhütte- Oldenbüttel auf der Weststrecke, die dann eine Länge von 6,274 km hätte und für die Verkehrslenkung inklusive der Schifffahrt eine große Hilfe wäre (analog der Großweiche Audorf-Rade auf der Oststrecke mit einer Länge von 5,656 km), und wenn nein, warum nicht?
5. Wie lange sollen die Beschränkungen auf 12 km/h im NOK fortbestehen oder sollen diese dauerhaft bestehen bleiben?
6. Wann wird nach Auffassung der Bundesregierung der durch Sturmschäden beschädigte Leuchtturm Kiel für die Lotsen wieder nutzbar (<https://www.kn-online.de/lokales/kiel/leuchtturm-kiel-nicht-nutzbar-frust-bei-lotsen-auf-der-foerde-B4REXTB2TRGVBCUAJAYCXPTVDM.html>)?
7. Wie hoch sind diese Sturmschäden (vgl. Frage 6) nach Kenntnis der Bundesregierung?

Berlin, den 18. März 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion