

Neue Schleusenkammer

- 16.04.2012

Es wird eng für den Nord-Ostsee-Kanal

Von Rieke Beckwermert

Wenn Bundes-Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) am Dienstag in Brunsbüttel den symbolischen ersten Spatenstich setzt, dann werden viele Gesichter strahlen. Der Neubau der 5. Schleusenkammer für den Nord-Ostsee-Kanal beginnt – er ist, so denkt man in der Wirtschaft und Landespolitik Schleswig-Holsteins, ein wichtiger erster Schritt zur Erhaltung der Infrastruktur der meist befahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt.



© Dpa

[BILDTEXT]Hochbetrieb an der Schleuse: Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt und verbindet die Ostsee in Kiel mit der Elbe in Brunsbüttel.

Während der rund 300 Millionen Euro teure Neubau einer fünften Schleusenkammer für den Nord-Ostsee-Kanals (NOK) bevorsteht, liegt die Vertiefung der Fahrrinne als Milliarden-Projekt seit Jahren auf Eis trotz jahrelanger Vorbereitung. Damit sollte der NOK erweitert, vertieft und so zunehmendem Schiffsverkehr und den gewachsenen Anforderungen der Schifffahrt angepasst werden.

Häuser wurden abgerissen. Langjährige Bewohner vertrieben. Flächen verplant. Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals – er ist nicht nur finanziell betrachtet ein Riesen-Projekt, das der Bund 2005 geplant hat und seitdem Wirtschaft und Landespolitik in Schleswig-Holstein beschäftigt. Er hat auch enorme Auswirkungen auf die betroffene Region in der Nähe von Kiel. Die künstliche Wasserstraße soll, kurz gesagt, an Engpässen breiter und tiefer werden. Dafür müssen Land und Leute weichen. Viel wurde im Vorfeld diskutiert, häufig Beschwerde eingelegt. Das war vor zwei Jahren. Jetzt geht es in die nächste Runde: Die geänderten Planfeststellungsunterlagen liegen ab heute in den betroffenen Gemeinden erneut aus.

Bis Ende Mai dürfen die Bürger wieder klagen. Einer von ihnen könnte Holger Stuhr sein. Der 50-jährige Gastwirt betreibt mit seiner Frau das traditionelle

Ausflugslokal "Lindenkrug", direkt am Nord-Ostsee-Kanal gelegen, im Örtchen Großkönigsförde, gut 20 Kilometer westlich von Kiel. "Wir sind nicht gegen den Ausbau. Nur dagegen, wie man uns behandelt", sagt Stuhr.

Es geht um die Parkplätze an seinem Lokal, "36 Meter von der Böschungsoberkante entfernt", wie er sagt. 50 Fahrzeuge finden bei ihm Platz. Die Hälfte davon beansprucht das für das Projekt zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau. "Die Parkplätze sind für uns aber existenziell wichtig", sagt Holger Stuhr, "2006 hat man uns mit den Plänen konfrontiert, aber bisher kein vernünftiges Angebot zur Entschädigung gemacht. Die Hängepartie läuft seit vier Jahren." Er fühle sich nicht als Verhandlungspartner auf Augenhöhe. Um seine Parkplätze müsse er kämpfen.

Die Stuhrs sind mittlerweile die letzten vom geplanten Ausbau Betroffenen im Ort: "Drei Nachbarhäuser wurden abgerissen. Zu nah am Kanal. Jetzt liegt dort alles brach", sagt der Gastwirt. Er wird nun abwarten, was die neuen Unterlagen zeigen - ob seine Einwände berücksichtigt wurden - und ein neuer Parkplatz für sein Lokal eingeplant ist.

Aus Sicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist der Kanal-Ausbau nötig, weil für größere Schiffe die etwa 20 Kilometer lange Oststrecke bei Kiel – zwischen der Weiche Königsförde und Schwartenbek – ein Nadelöhr ist. Der Kanal ist rund 100 Kilometer lang und verbindet die Elbe bei Brunsbüttel mit der Kieler Förde. Damit erspart er Schiffen den 250 Seemeilen langen Weg um Skagen herum.

Zunehmender Schiffsverkehr

Der Verkehr nimmt stetig zu: 2011 befuhren nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord mehr als 33 000 Frachter und Kreuzfahrtschiffe den Kanal – eine Steigerung zum Vorjahr um fünf Prozent. Um fast 17 Prozent ist die transportierte Gütermenge gewachsen. Damit sei fast die 100-Millionen-Tonnenmarke erreicht worden. Die Anzahl der größeren Schiffe hat sich seit Ende der 90er Jahre insgesamt verdreifacht. Die Sprecherin der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) in Kiel, Claudia Thoma, bringt den Stellenwert des "Wasser-Highways" auf den Punkt: " Die Bedeutung für den Schiffsverkehr hat mit den wachsenden Handelsbeziehungen zu den Ostseeanrainerstaaten stark zugenommen. Außerdem ist der NOK wegen des Zubringerschiffsverkehrs auch für den Hamburger Hafen von großer Bedeutung."

Doch die Hängepartie betrifft nicht nur einzelne Anwohner. Derzeit wirkt das gesamte Ausbau-Projekt wie ein Zukunftstraum. Denn die Finanzierung ist völlig ungesichert. Zu der Maßnahme, deren Gesamtinvestitionsvolumen das Bundesverkehrsministerium grob auf 1,25 Milliarden Euro schätzt, gehört neben der Verbreiterung des Ufers auf besagter Oststrecke auch eine Vertiefung um

einen Meter auf der gesamten Länge. Dafür wurde nach Angaben von WSD-Sprecherin Claudia Thoma zwar die Voruntersuchung abgeschlossen. Jedoch: "Die Realisierung kann frühestens im Anschluss an den Ausbau der Oststrecke erfolgen. Dazu sind zusätzliche Haushaltsmittel erforderlich."

Zudem soll eine marode Hochbrücke über den Kanal durch einen Neubau ersetzt werden. Mehr als Pläne gibt es noch nicht. Veranschlagte Kosten: Rund 47 Millionen Euro. Umsetzung? Die "kann erst festgelegt werden, wenn vollziehbares Baurecht vorliegt und zusätzliche Haushaltsmittel zur Verfügung stehen", sagt Thoma. Im Klartext: Alles ist völlig offen.

Das wollen Wirtschaft und Landespolitik in Schleswig-Holstein nicht hinnehmen. An die Spitze setzt sich der Kieler Verkehrsminister Jost de Jager (CDU). Er sieht den Bund weiterhin in der Pflicht: Der Neubau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel sei eine technische Notwendigkeit, um den reibungslosen Schiffsverkehr zwischen Nord- und Ostsee überhaupt weiter gewährleisten zu können, betont de Jager. Aber an der NOK-Sanierung führe kein Weg vorbei.