

## Tipps für das Durchschleusen

### Schleuseneinfahrtssignal

Ein **EINZELNES** unterbrochenes weißes Licht (ohne grün) bedeutet: Einfahren für Sportboote erlaubt! Alle anderen Signale bedeuten: Einfahren für Sportboote verboten!



### Funk

Hören Sie gerne den Funk eine Weile aufmerksam mit, stellen Sie aber bitte nicht sofort Fragen und rufen Sie auch bitte nicht sofort den Schleusenleitstand an. Sie werden vom Schleusenmeister gesehen. Gleichwohl haben wir für dringende

Informationsbedürfnisse eine Telefonnummer eingerichtet mit der Sie den Schleusenmeister in Kiel-Holtenau erreichen können: 0431-3603-152.

Achten Sie bitte darauf, dass Sie den Schleusenmeister möglichst präzise informieren. Wo genau sind Sie? Von See kommend oder im Kanal?

Wenn Sie die Schleuse Kiel-Holtenau erreichen wollen, sprechend Sie sie bitte mit »Kiel Kanal vier« an (nicht "Schleuse Kiel-Holtenau" oder ähnliches). Aber grundsätzlich gilt: bleiben Sie am Besten einfach auf Standby, UKW-Kanal 12 = "Kiel Kanal vier".

Wasserstraßen- und  
Schiffahrtsamt Kiel-Holtenau  
Schleuseninsel 2  
24105 Kiel  
Telefon: 0431 3603-0  
Telefax: 0431 3603-415

[wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de](mailto:wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de)  
[www.wsa-kiel.wsv.de/Aktuelles](http://www.wsa-kiel.wsv.de/Aktuelles)

Stand  
März 2019

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Wasserstraßen- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben.  
Sie darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.



Wir machen Schifffahrt möglich.

## Große Schleuse Kiel-Holtenau Sperrung einer Schleusenammer

23.04. – 14.06. und 05.08. – 27.09.2019



## Warum sperren wir nacheinander je eine Schleusenammer?

Im Jahr 2019 wird die Große Schleuse Kiel-Holtenau turnusmäßig gewartet (inspiziert und repariert). Hierzu wird je eine große Schleusenammer zu folgenden Zeiten außer Betrieb genommen: die große Nordkammer von Dienstag, 23.04.2019 bis Dienstag, 14.06.2019 und die große Südkammer von Montag, 05.08.2019 bis Freitag, 27.09.2019. Die Wartung und die damit verbundene Sperrung je einer Schleusenammer ist notwendig, um die planmäßige Verfügbarkeit und Betriebssicherheit der über 100 Jahre alten Schleusenanlage sicher stellen zu können.

### Welche Arbeiten sind geplant, was muss gemacht werden?

- Ausbau und später Wiedereinbau der vier Schiebetore und der 8 Torunterwagen (der Reihe nach, ein Tor muss immer eingebaut bleiben damit der gleichbleibende Betriebswasserstand im Kanal gegen den wechselnden Ostseewasserstand abgeriegelt bleibt).
- Unterwasserreinigung der Schleusenammerwände und der Schleusentore durch Taucher mit z.B. Spüllanzen und mittels Wasserstrahlverfahren (ein am Baggerarm montiertes, in verschiedene Richtungen neigbares Gestell mit darauf flächig angeordneten Jet-Düsen). Es werden zwei Taucherteams und zwei Wasserinjektionsgeräte für die Arbeiten parallel eingesetzt. Rund 60.000 m<sup>2</sup> unter Wasser liegende Schleusenfläche zuzüglich rund 10.000 m<sup>2</sup> unter Wasser liegende Torfläche werden gereinigt.
- Reinigungsarbeiten (über Wasser) und Vermessung von Torantriebsteilen(Kupplungsträgerschienen)
- Austausch von 910 Muttern unter Wasser an den binnen liegenden Torschienen durch Taucher. Prüfen und Nachziehen der Schrauben an den außen liegenden Torschienen.

- Prüfen der gesäuberten Schleuse auf Schäden, inkl. der Schiebetore (Bauwerksinspektion).
- Baggerung der Schleuse (inkl. Torkammern und Binnenhafen). Zwei Saugkopfbagger sind in Betrieb, je nach Bauablauf auch nachts. Es werden rund 16.000 m<sup>3</sup> gebaggert. Da das Baggergut schadstoffbelastet ist, wird es an Land entwässert und dann per Schiff oder LKW auf eine Deponie verbracht. Je nach ermittelter Schadstoffbelastung ist auch eine Verwendung des Bodenmaterials, z.B. als Füllmaterial im Straßenbau, möglich.
- Es wird eine neue Generation von Torunterwagen eingebaut (zunächst 2 Stück). Das Schiebetor läuft wie ein Eisenbahnwagen auf Schienen. Dort wo die Schiebetore auf den Torunterwagen aufliegen sind nun kalibrierte Messgeräte integriert. Diese messen präzise das Gewicht der Schiebetore. Über die Ballastierung des Tores kann dann die Pressung zwischen Rad und Schiene optimal eingestellt werden. Zusätzlich wurden die Radlager- und Federsysteme modernisiert. Ziel ist Verschleiß zu vermeiden und durch Optimierung die Einsatzzeit der Torunterwagen zu verlängern.

### Wie hoch sind die Gesamtkosten der Wartung?

- Mit den vorgenannten Maßnahmen (Inspektion + Baumaßnahmen) investieren wir rund 3,75 Mio. Euro.

## Empfehlungen für die Sportschifffahrt

Bitte beachten Sie:

- Sportbootabgaben sind zu entrichten. Bitte nutzen Sie die bekannt gemachten Möglichkeiten, siehe z.B.: <https://www.gdws.wsv.bund.de/webcode/1852026>
- Bei einer ausreichenden Anzahl von Sportbooten führen wir eine ausschließliche Sportbootschleusung am Vor- und Nachmittag durch. Bitte achten Sie auf die Durchsagen über UKW Kanal 12 und die Wechselltextanzeige Binnenbereich (Wartebereich Kanal-Nordseite).
- Warten Sie bitte binnenseitig im Kanal vor den Kieler Schleusen an der Wartestelle für Sportboote im Bereich der Nordseite.
- Warten Sie auf der Fördeseite bitte in sicherem Abstand von der Berufsschifffahrt im Bereich des Tiessenkais.
- Zuerst fährt die Berufsschifffahrt ein! Sportboote erhalten DANACH ihr Einfahrtssignal (ein unterbrochenes weißes Licht) - abhängig vom Platz in der Kammer und dem Schraubenstrom der Schiffe, um ein sicheres Liegen zu ermöglichen.
- Ein Aufsteigen der Schleusenmauern über die in den Schleusenammern fest angebrachten Steigeleitern ist nur für Notfall-und Rettungszwecke erlaubt.

