

Vergangenheit und Gegenwart

Vergangenheit

Seit dem 2. Dezember 1913 war die alte Schwebefähre unter der Rendsburger Hochbrücke in Betrieb. Circa 350 Autos und 1.700 Personen (Fußgänger und Radfahrer) beförderte sie täglich über den Nord-Ostsee-Kanal.

Am 8. Januar 2016 wurde sie durch eine Kollision mit einem Seeschiff so schwer beschädigt, dass eine Reparatur nicht mehr in Betracht kam.

Gegenwart

Nach einer knapp dreijährigen Bauzeit konnte die Neue Schwebefähre am 4. März 2022 wieder an ihrem Platz unter der Rendsburger Hochbrücke in Betrieb genommen werden.

Sie ist weltweit eines der letzten acht (von ursprünglich einmal 20) noch erhaltenen Bauwerke dieser Art.

Optisch entspricht der Neubau der alten Schwebefähre. Doch an dem einzigartigen Bauwerk gibt es etliche Neuerungen und Verbesserungen.

Parallel zum Neubau der Fähre erneuerte man auch die Schwebefährenschienen einschließlich der Schienenträger an der Hochbrücke.

**Wasserstraßen- und Schiffsamt
Nord-Ostsee-Kanal**

Alte Zentrale 4
25541 Brunsbüttel

Schleuseninsel 2
24159 Kiel

wsa-nord-ostsee-kanal@wsv.bund.de
www.wsa-nok.wsv.de



Stand: März 2022

Druck
Bundesamt für Seeschifffahrt und
Hydrographie (BSH)

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

Die Neue Schwebefähre unter der Eisenbahnhochbrücke Rendsburg



Gut zu wissen - Daten und Fakten



Probetrieb

Technische Daten:

Länge Fahrbühne:	15,5 m
Breite:	10,4 m
Masse Fahrwagen:	44 t
Masse Fahrbühne:	45 t
Transportkapazität:	100 Personen + 4 Fahrzeuge (Fz) á 3,5 t (oder 2 FZ á 3,5 t mit 1 FZ á 7,5 t)
Anzahl Seile:	4 Tragseile, 8 Diagonalseile, Ø 36 mm
Antrieb:	4 Elektromotore mit je 30 kW Leistung



Modernste Technik, Energieversorgung und Steuerung

Neuerungen und verbesserte Technik

Einzigartig ist nicht nur das Bauwerk, sondern auch seine Neuerungen und Verbesserungen:

- Eingebaute Aggregate, Antriebe, Steuerungs- und Nachrichtentechnikeile sind auf dem neusten Stand der Technik,
- redundant ausgeführte Energieversorgung und
- ein leistungsfähiges Notstromaggregat gewährleisten Ausfallsicherheit.
- Zusätzliche Kameraüberwachung für die technischen Systeme sorgt für noch mehr Sicherheit über den bisher schon kameragestützten Be- und Entladevorgang hinaus.
- Eine rutschfest beschichtete, durchgängige Stahlplatte löst die bisherigen Holzbohlen als Fährdeck ab.
- Modernste Rettungsmittel (zwei Rettungsruutschen, Rettungsringe sowie Rettungsleitern) und ein zusätzlich installiertes automatisiertes Notprogramm entsprechen den aktuellsten Richtlinien.
- Die Konstruktion besteht nun aus geschweißtem und hochwertigem Baustahl – nur wenige Ausnahmen sind geschraubt, die alte Konstruktion war nach dem damaligen Stand der Technik genietet.
- Die Neugestaltung des Fährführerstandes bietet Arbeitsplatzkomfort nach aktuellen und modernen Standards zur ergonomischen Arbeitsplatzgestaltung.

Der Weg zum Ziel



Vorbereitungen unter der Brücke, Montage Fahrwagen



Transport nach Rendsburg auf dem Wasserweg



Ankunft unter der Brücke