

Polizei nimmt Raser verstärkt ins Visier

KIEL. Die Polizei in Schleswig-Holstein nimmt in dieser Woche Temposünder auf den Straßen in den Fokus. Vom Konzept des europaweiten „Blitzermarathons“ mit einem personalintensiven Schwerpunkttag hat man sich in Schleswig-Holstein schon vor längerer Zeit verabschiedet. Man setzt auf kleinteiligere Kontrollen im Rahmen einer Kontrollwoche „Geschwindigkeit“. Autofahrerinnen und Autofahrer sollten über mehrere Tage auf der Hut sein.



Die Landespolizei hat in dieser Woche bei Kontrollen besonders Temposünder im Fokus. FOTO: ULF DAHL

Dabei hat die Landespolizei bestimmte Streckenabschnitte besonders im Blick. „Ziel ist es, möglichst flächendeckend besondere Einrichtungen wie Kindertagesstätten, Krankenhäuser und Pflegeheime sowie Unfallhäufungsstellen und Deliktspitzenpunkte in die Kontrollen einzubeziehen“, sagte Dennis Schneider, Sprecher im Landespolizeiamt.

Hier obliegt es den Dienststellen selbst, Orte und Tage für die Kontrollen auszuwählen. Für Länder wie Bayern oder Brandenburg, die sich am Blitzermarathon beteiligen, ist hingegen der kommende Freitag, 19. April, der Hauptaktionstag.

Laut LPA starben im vergangenen Jahr auf Schleswig-Holsteins Straßen 90 Menschen, 15258 wurden verletzt. Überhöhte Geschwindigkeit gehöre weiterhin zu den Hauptunfallursachen. Bei der Kontrollwoche „Geschwindigkeit“ im vergangenen August notierte die Polizei insgesamt 18773 Tempoverstöße. „Das ist ein konstant hohes Niveau“, sagte LPA-Sprecher Schneider. Mit einer Auswertung der aktuellen Kontrollwoche rechnet die Landespolizei Mitte kommender Woche.

Eher per Zufall steht in diesen Tagen noch ein anderes Verkehrsthema im Fokus: der Güterverkehr. Dies geht auf einen bundesweiten Schwerpunkttag am Mittwoch, 17. April, zurück.

Schleswig-Holstein beteiligt sich landesweit in allen Direktionsbereichen mit Kontrollen des Güterverkehrs an Autobahnen und Bundesstraßen. Im Fokus haben Beamtinnen und Beamten dabei unter anderem die Lenk- und Ruhezeiten, technische Mängel der Fahrzeuge, Ladungssicherung sowie das Thema Abstandhalten.

Buddeln für die dicken Pötte

Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals bei Schinkel läuft auf Hochtouren: Bagger „Peter the Great“ frisst sich durchs Wasser

VON FRANK BEHLING

KIEL. „Peter the Great“ schnauft und brummt. Unermüdlich taucht der Hydraulikgreifer des Baggers im Wasser ab und holt festen Geschiebemergel hoch. Der harte Steinzeitboden wird Meter für Meter weggegraben – ein Kraftakt. Georg Lindner ist aber zufrieden. Als der Ingenieur 2007 am Nord-Ostsee-Kanal anfang, stand das Projekt gerade in den Startlöchern. Zu seiner ersten Aufgabe gehörte damals das Einsammeln von Kreuzottern. Die Tiere mussten in neue Quartiere bei Sehestedt umziehen.

Heute frisst sich an der Kreuzotter-Böschung die große Baggerschaufel von „Peter the Great“ in den Boden – ein grüner Schwimmbagger der belgischen Firma Deme, der mit seinem langen Greifarm in über 20 Metern Tiefe noch den Grund ausheben kann.

Zuletzt baggerte der grüne Koloss die Zufahrt zur neuen Schleusenkammer in Terneuzen frei. Dann kam der Auftrag aus Kiel. Nun gräbt sich der 60 Meter lange Bagger durch den schleswig-holsteinischen Boden.

„Wir rechnen mit einer Bauzeit von ungefähr einem Jahr. Die Freigabe des Abschnitts ist für 2025 geplant“, sagt Projektleiter Lindner. Der Bagger arbeitet in zwei Schritten. Erst wird der etwa vier Kilometer lange Abschnitt bis auf eine Tiefe von vier Metern freigegeben, dann im zweiten Abschnitt auf die erforderlichen elf Meter Wassertiefe.



„Wir rechnen mit einer Bauzeit von ungefähr einem Jahr. Die Freigabe des Abschnitts ist für das Jahr 2025 geplant.“

Georg Lindner, Projektleiter beim Neubauamt des Nord-Ostsee-Kanals

Insgesamt müssen zwischen Königsförde und Schinkel 2,5 Millionen Kubikmeter Baggergut abtransportiert werden. Die ersten 1,4 Millionen Kubikmeter wurden auf Ablagerungsflächen an Land gebracht. Unter der Wasseroberfläche sind nun noch 1,1 Millionen Kubikmeter Baggergut. „Das wird mit Baggerschutten zu einer Position in der Ostsee verbracht“, so Lindner. Sechs Klappschutten werden im Pendelverkehr eingesetzt. Die erste Schute ist morgens um 7 Uhr beim Bagger, die letzte legt um 20 Uhr ab. Der Bagger bewegt sich komplett ohne Schopperhilfe. Für die Bewegung nutzt er seine ausfahrbaren Beine.

Das Baggergut bringen die Schutten auf die Ostsee zu



Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals geht bei Schinkel jetzt unter Wasser gut voran. Hier schiebt sich der 40000-Tonnen-Tanker „Seamarlin“ aus Bremen an dem Bagger „Peter the Great“ vorbei. FOTOS: FRANK BEHLING

einer Position etwa zehn Seemeilen nördlich von Büllk. Dort sackt der Aushub auf den Meeresgrund. „Der Platz dort ist 900 mal 900 Meter groß und kann bis zu drei Millionen Kubikmeter Baggergut aufnehmen“, sagt Lindner.

Der dort wachsende Unterwasserberg darf auf See nur eine begrenzte Höhe haben. „Bis zu 14 Meter Wassertiefe müssen dort erhalten bleiben“, berichtet Lindner. Sonst würde der Baggerberg in der Ostsee eine Gefahr für die Schifffahrt darstellen. Einzig die U-Boot-Fahrer müssen dort in Zukunft aufpassen, dass sie nicht gegen den Baggerberg fahren.

Man habe die Position für die Versenkung genau vermessen und auch die Auswirkungen auf die Natur prüfen lassen. Für die U-Boote wird der neue Unterwasserberg extra mit Tonnen markiert.

Sohle vom Nord-Ostsee-Kanal wird auf 70 Meter verbreitert

Die Arbeiten im Kanal sollen die Fahrwasserbreite vergrößern. Die Kanalsohle wird von 44 Meter auf dann 70 Meter vergrößert. „Damit gibt es für die Schifffahrt hier ähnliche Bedingungen wie im übrigen Kanal“, so Lindner.

Der Kanal wurde bereits einmal verbreitert. Am 15. April 1999 erfolgte feierlich die Freigabe der erweiterten Weststrecke. Die letzten Kilometer der Oststrecke vor Kiel sparte man sich damals. Wie groß die Schiffe sein können, konnte man am Montag vor Ort sehen. Der deutsche Tanker „Seamarlin“ schob sich mit seinen 188 Metern Länge und einer Breite von 32,2 Metern an dem Bagger vorbei. Der 2007 bei der Lindenau Werft in Kiel gebaute Tanker gehört mit einer Tragfähigkeit von 40000 Tonnen zu den größten Schiffen im Kanal.

Die Kosten für den ersten Bauabschnitt summieren sich

auf rund 120 Millionen Euro. Die danach folgenden Bauabschnitte sollen weitere 380 Millionen Euro kosten. Zum

Ende des Jahrzehnts sollen die Arbeiten beendet sein. „Das zeigt, wie wichtig diese Seewasserstraße auch in Zei-

ten angespannter Haushaltslagen ist“, sagt Jens-Broder Knudsen von der Initiative Kiel Canal.