

Runder Tisch

Ersatzneubau Kleine Schleuse
Lkw statt Schiene?

Suche nach den Fakten

Stand 2. Mai 2023

Fakten

- Bauzeit Kleine Schleuse ca. 7 Jahre
- Nachfolgend Grundinstandsetzung Große Schleuse
- Transport über Schiene nicht einmal geprüft
- Best Case durchschnittlich 80 Lkw pro Tag – in Hochphasen bis zu 384 Lkw pro Tag
- Worse Case durchschnittlich 160 Lkw pro Tag
- Bauzeit 16 Std. täglich bei einer 6 Tage-Woche
- Transport von ca. 1 Mio m³ Bauschutt und Baumaterial über Lkw
- Nach den Zahlen (m³/t) der WSV würde 1 Güterzug mit 22 Schüttgutwagen 100 bis 120 Lkw ersetzen.

Resümee

- Es wurde bewusst eine Verschleierung der Fakten vorgenommen oder zumindest wurden die Angaben geschickt verdeckt
- Es ist nur im Verkehrsgutachten erkennbar, wieviel m³ auf dem Landweg transportiert werden sollen und überhaupt nicht erkennbar wieviel auf dem Wasser.
- 80 Lkw-Fahrten pro Tag stellen ein unrealistisches Best Case Szenario dar
- Aus nicht erkennbaren Gründen wurde der Lkw bevorzugt – eine diskriminierungsfreie Auswahl hat nicht stattgefunden; Schiene wurde nicht einmal geprüft
- 1 Güterzug würde ca. 100 bis 120 Lkw ersetzen

Bauzeit bis zu 20 Jahren

Ersatz der beiden Kleinen Schleusenkammern und Anpassung der Vorhäfen in Kiel-Holtenau

Erläuterungsbericht



Abbildung 40: Zu- und Abfahrt Umschlagstelle Schleusengelände Süd

2 und 4) von 5,5 Jahren ausgegangen. Da mit heutigem Stand von deutlich längeren Bauzeiten für TO 3 von 7 Jahren ausgegangen wird (siehe Kap. 6.1), hat das eine Entzerrung der Transportvolumina zur Folge.

Transportkonzept und Verkehrsgutachten stellen daher modellhaft die Verteilung von Transportvolumina dar. Je nach Logistikkonzept der späteren bauausführenden Unternehmen werden hier Abweichungen entstehen. Insgesamt wird durch die Entzerrung die örtliche

Quelle: Technischer Erläuterungsbericht, S. 72

Nach der Kleinen Schleuse folgt die Grundinstandsetzung der Großen Schleuse, d. h. ca. 20 Jahre Bauzeit!

Seit der vorübergehenden Außerbetriebnahme der Kleinen Schleusen läuft der gesamte Schiffsverkehr durch die Kammern der Großen Schleuse, die ebenfalls dringend einer Grundinstandsetzung bedürfen. Um den Schiffsverkehr auf dem NOK aufrecht zu erhalten, ist geplant, zunächst die Kleine Schleuse zu erneuern. Erst danach wird die Große Schleuse grundinstandgesetzt.. Dazu ist geplant, nacheinander jeweils eine Kammer für Sanierungs-

Quelle: Technischer Erläuterungsbericht, S. 10

Transport über Schiene nicht einmal geprüft



7 Erläuterung zu den Tabellen und Diagrammen

Grundinstandsetzung Alte Schleuse Kiel-Holtenau

5.3 Transport über Land mit Bahn

Bahntransporte sind in diesem Konzept nicht berücksichtigt worden. Sie erfordern eine Umschlaganlage und damit als zusätzliches Transportmittel LKWs oder Schuten. Vorhanden ist ein Bahnanschluss in Kiel-Wik zum Reparaturplatz.



Schiene wurde nicht einmal geprüft!

Quelle: Transportkonzept, S. 14

Best Case durchschnittlich 80 Lkw pro Tag – in Hochphasen bis zu 384 Lkw pro Tag



ebenfalls insgesamt jeweils rd. 185 Kfz/h (<< 800 Kfz/h gem. RAS 06) schadlos aufzunehmen.

8.4 Hauptbelastungszeiten

Die der Untersuchung zugrunde gelegte max. Verkehrsbelastungen von 24 LKW/h ist auf ca. 4 Wochen zeitlich begrenzt. Im Folgenden werden die Verkehrsbelastungen ≥ 10 LKW/h aus den Haupttransportkompagnien in den Bauphasen gem. dem Transportkonzept aufgeführt.

Bauphase	An- und Abfahrt bis zu	Dauer	
2.	24 LKW/h	4 KW	1. Baujahr
2.	19 LKW/h	4 KW	1. Baujahr
3.	19 LKW/h	13 KW	2. Baujahr
6.	21 LKW/h	22 KW	2. / 3. Baujahr

Es ergibt sich hiernach in der Bauphase 2 über ca. 4 Kalenderwochen eine maximale Belastung durch Massentransporte von rd. 24 LKW/h. In den folgenden Untersuchungen werden daher die maximal anfallenden 24 LKW/h zu Grunde gelegt.

**Bis zu 384 Lkw/Tag
in Hochphasen!**

Quelle: Verkehrsgutachten, S. 16 und S. 9

Worse Case durchschnittlich 160 Lkw pro Tag



3 Beschreibung der Bauausführung

Grundinstandsetzung Alte Schleuse Kiel-Holtenau

Bei der Anzahl der Fahrten wird die Leerfahrt, d.h. die Anfahrt bei Abfuhr und die Abfahrt bei Anlieferung, nicht aufgelistet. Wenn sich hier keine Zusammenlegung erreichen lässt, müssen die Transportanzahlen also verdoppelt werden.

Quelle: Transportkonzept, S. 7



80 Lkw pro Tag sind ein Ideal Case Szenario!

Bauzeit 16 Std. täglich bei einer 6 Tage-Woche



3 Beschreibung der Bauausführung

Grundinstandsetzung Alte Schleuse Kiel-Holtenau

Als Arbeitszeit sind hierbei angesetzt worden: Montag bis Samstag, von 6:00 bis 22:00 Uhr, d.h. 16 Stunden je Arbeitstag und damit 96 Stunden je Woche. Dabei ist die Samstagsarbeit planmäßig vorgesehen.

Quelle: Transportkonzept, S. 7



16 Std/Tag von
Montag bis Samstag

Transport von ca. 1 Mio m³ Bauschutt und Baumaterial über Lkw



2 AUFGABENSTELLUNG

2.1 Transportwege

Aufgezeigt werden die Transportwege über Land mit LKWs. Die wasserseitigen Transportwege sind nicht Bestandteil des vorliegenden Verkehrsgutachten.

Die landseitige Anbindung über Kiel-Holtenau wird nur für Klein-Transporte, Personal usw. genutzt werden. Größere Transporte über Land müssen über den neuen Anleger in Kiel-Wik und die Uferstraße stattfinden.

3.2 Zusammenstellung der Hauptmassen

Im Transportkonzept wurden die Massen aus Abfuhr (z. B. Baugrubenaushub, Abbruch Schleusenwände) und Anlieferung (z. B. Sandverfüllung Fangedämme Spundwände, Zemente, Zuschläge und Bewehrung für Betonbau und Bohrpfähle) ermittelt und dargelegt.

Die im Transportkonzept ermittelten Hauptmassen sind Grundlage des vorliegenden Verkehrsgutachten.

Transportmassen per Lkw sind nur durch das Verkehrsgutachten herleitbar.

Quelle: Verkehrsgutachten, S. 4 & S. 5

Bewusste Verschleierung der Fakten oder zumindest wurden Angaben geschickt verdeckt (1/4)



2 Aufgabenstellung und Grundlagen

Grundinstandsetzung Alte Schleuse Kiel-Holtenau

2.2 Aufzeigen möglicher Transportwege

Aufgezeigt werden die Transportwege über Land mit der Bahn, über Land mit LKWs und über Wasser mit Schuten.



Es wird suggeriert, dass Schiene geprüft wurde.

Quelle: Transportkonzept, S. 6

5.3 Transport über Land mit Bahn

Bahntransporte sind in diesem Konzept nicht berücksichtigt worden. Sie erfordern eine Umschlaganlage und damit als zusätzliches Transportmittel LKWs oder Schuten. Vorhanden ist ein Bahnanschluss in Kiel-Wik zum Reparaturplatz.

Quelle: Transportkonzept, S. 14

Bewusste Verschleierung der Fakten oder zumindest wurden Angaben geschickt verdeckt (2/4)

! Massentransporte per Lkw wird zunächst verschleiert!

2.2 Aufzeigen möglicher Transportwege

Aufgezeigt werden die Transportwege über Land mit der Bahn, über Land mit LKWs und über Wasser mit Schuten.

Die landseitige Anbindung über Kiel-Holtenau, Kanalstraße kann nur für Klein-Transporte, Personal usw. genutzt werden. Größere Transporte über Land müssen über den neuen Anleger in Kiel-Wik und die Uferstraße stattfinden.

Quelle: Transportkonzept, S. 6

5.2 Transport über Land mit LKW

Über Land werden nur Geräte, Personal und Kleinteile antransportiert. Diese Transporte sind im vorliegenden Konzept, wegen der relativ geringen Mengen, nicht gesondert betrachtet.

Personal und Kleintransporte erreichen die Baustelle über Kiel-Holtenau, Großgeräte können über den Anleger Kiel-Wik per LKW antransportiert werden und müssen dann im internen Baustellenverkehr per Ponton zur Baustelle transportiert werden.

Quelle: Transportkonzept, S. 13

Bewusste Verschleierung der Fakten oder zumindest wurden Angaben geschickt verdeckt (3/4)

Ersatz der beiden Kleinen Schleusenammern und Anpassung der Vorhäfen in Kiel-Holtenau



Erläuterungsbericht

Eine landseitige Versorgung der Baustelle Kleine Schleuse (TO 3) über Kiel-Holtenau wird nur für Kleintransporte, Personal usw. genutzt werden. Größere straßengebundene Transporte werden über die neue Umschlagstelle Süd Kiel und die Uferstraße stattfinden. Die Ver- und Entsorgung der Baufelder TO 1, 2 und 4 erfolgt sinnvollerweise auf dem Wasserweg oder über das öffentliche Straßennetz im Gewerbegebiet Kiel-Wik.

Massentransporte per Schiff werden suggeriert.

Quelle: Technischer Erläuterungsbericht, S. 71



Verkehrsgutachten

Ersatz der Kleinen Schleuse in Kiel-Holtenau

Erstmals wird das Wort Massentransport per Lkw im Verkehrsgutachten genannt.

Personal und Kleintransporte erreichen die Baustelle über Kiel-Holtenau, Großgeräte sowie Massentransporte werden über den Anleger Kiel-Wik per LKW antransportiert und müssen dann im internen Baustellenverkehr per Ponton zur Baustelle transportiert werden.

Quelle: Verkehrsgutachten, S. 8

Bewusste Verschleierung der Fakten oder zumindest wurden Angaben geschickt verdeckt (4/4)

Ersatz der beiden Kleinen Schleusenammern und Anpassung der Vorhäfen in Kiel-Holtenau



Erläuterungsbericht

Mit der Annahme, dass bei Einsatz einer Fähre jeweils ein LKW zwischen den Umschlagstellen transportiert werden kann, beschränkt sich die Anzahl der pro Stunde und je Richtung möglichen Fahrten auf 12 Stück.

Quelle: Technischer Erläuterungsbericht, S. 72



d Grundlagen

Grundinstandsetzung Alte Schleuse Kiel-Holtenau

Für LKWs wurde ein Laderaum von 15 m³ bzw. eine Nutzlast von 25 t angesetzt. Bei einer Ladezeit von 10 Minuten je LKW ergeben sich mit eingerechneter Pufferzeit 5 LKW pro Stunde, d.h. bei 16 Stunden pro Tag: 80 LKW pro Arbeitstag.

Quelle: Transportkonzept, S. 6



Verkehrsgutachten

Ersatz der Kleinen Schleuse in Kiel-Holtenau

Es ergibt sich hiernach in der Bauphase 2 über ca. 4 Kalenderwochen eine maximale Belastung durch Massentransporte von rd. 24 LKW/h. In den folgenden Untersuchungen werden daher die maximal anfallenden 24 LKW/h zu Grunde gelegt.

Quelle: Verkehrsgutachten, S. 9

Anzahl der Lkw-Transporte unterschiedlich und zumeist nur per Std. benannt.