



LAND IN SICHT

Das Reisemagazin aus Schleswig-Holstein

Ausgabe 3/22
kostenlos

*Mit XXL-
Panorama*
Auf Entdeckungstour in Rensburg



Leinen Los am Nord-Ostsee-Kanal

Eine Tour entlang der wichtigsten Wasserstraße zwischen Nord- und Ostsee

Seemannsheim Brunsbüttel

Die Schleusenstadt bietet Unterkunft für Seeleute aus aller Welt

Alte Hochbrücke Grünental

Auf den Spuren der historischen Kanalquerung

Kiel-Holtenau

Geheimtipps aus der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt



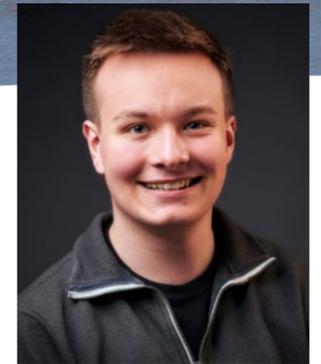
Der schnelle Weg ins Grüne.

Mit Fernbustouren von **Rio Reisen** geht's zu den schönsten Zielen in Deutschland.

z. B. Schwarzwaldtour ab Hamburg, für 29€ p. P.¹

Rio
REISEN®

www.rio-reisen.com



Liebe Leserin, lieber Leser!

Wer Schleswig-Holstein bereist, kommt früher oder später an ihm vorbei: Der Nord-Ostsee-Kanal, die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt! Auf knapp 100 Kilometern schlängelt sich der Kanal quer durch die Landschaft. Geografisch teilt er das nördlichste Bundesland quasi entzwei – und dennoch verbindet der NOK wie kaum eine andere Wasserstraße in Europa: Schiffe zwischen Nord- und Ostsee erspart er den 450 Kilometer längeren Umweg über das Skagerrak bei Dänemark. Dass der Kanal auch für Natur- und Reisefreunde einiges zu bieten hat, wollen wir Ihnen in dieser Ausgabe von LAND IN SICHT näher bringen. Kommen Sie mit auf eine Reise von Brunsbüttel im Westen bis zur Landeshauptstadt Kiel im Osten – vorbei an beschaulichen Dörfern, viel Natur und so manchem Geheimtipp. Dazu erfahren Sie alles über die 127-jährige Geschichte des Kanals in einer großen Fotostrecke (Seite 32). Mein persönliches Highlight: Die Hafenstadt Rendsburg, der wir ein großes Panorama im Heft gewidmet haben (Seite 40).

Viel Spaß beim Lesen und Entdecken,
Ihr Niklas Kölln

/landinsicht-magazin

@land_in_sicht

www.landinsicht.sh

Sie haben Anregungen, Wünsche oder Kritik?

Die Redaktion freut sich über Ihre Nachricht!

red@landinsicht.sh

¹Gilt nur ab einem Mengenrabatt von 5 Personen. Hält nicht in Castrup-Rauel. Boah, fies dieses Kleingedruckte, oder? Und dann machen die sich noch nicht mal die Mühe, sich den Text vollständig auszudenken und füllen den Rest mit Kafka – schlimm! Jemand musste Josef K. verleumdet haben, denn ohne dass er etwas Böses getan hätte, wurde er eines Morgens verhaftet. »Wie ein Hund!« sagte er, es war, als sollte die Scham ihn überleben. Als Gregor Samsa eines Morgens aus unruhigen Träumen erwachte, fand er sich in seinem Bett zu einem ungeheueren Ungeziefer verwandelt. Und es war ihnen wie eine Bestätigung ihrer neuen Träume und guten Absichten, als am Ziele ihrer Fahrt die Tochter als erste sich erhob und ihren jungen Körper dehnte. »Es ist ein eigentümlicher Apparat!«, sagte der Offizier zu dem Forschungsreisenden und überblickte mit einem gewissenmaßen bewundernden Blick den ihm doch wohl bekannten Apparat.



14



22



28



58



06 **Neuigkeiten aus SH**

10 **#Glücksmomente**
Die schönsten Fotos unserer Leser

12 **Gaumenfreude**
Neue Restaurant-Highlights im Norden

14 **Der Nord-Ostsee-Kanal**
98 Kilometer zwischen den Meeren

22 **Seemannsheim Brunsbüttel**
Unterkunft für Seeleute aus aller Welt

24 **Schleuse Brunsbüttel**
Zu Besuch beim Schleusenwärter

27 **»Klein Westerland«**
Baden im Nord-Ostsee-Kanal

28 **Alte Hochbrücke Grünental**
Auf den Spuren der historischen Kanalquerung

32 **Historische Fotostrecke**
Vom ersten Spatenstich bis zur Eröffnung des Kanals 1895

38 **575 Meter Weltrekord**
Am Nord-Ostsee-Kanal steht die längste Sitzbank der Welt

40 **Rendsburg**
Entdeckungstour mit Panorama

50 **Brücken, Fähren, Tunnel**
Die Wege über und unter den Kanal

54 **Zahlen, bitte!**

58 **Kiel-Holtenau**
Geheimtipps aus der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt

64 **Leserpost**

65 **Rätselspaß**
Kreuzworträtsel und Sudoku

66 **Impressum und Vorschau**

Unsere Titelthemen



ANZEIGE

Dolce Vita am Canale

Das »Ristorante Bella Italia« in Rendsburg serviert Ihnen Pizza, frische Pasta und mehr.



Ristorante Bella Italia
Kanalblick 42, 24768 Rendsburg

Tel. 04331 32168
bella-italia-rendsburg.de



Die **Brücke** zwischen den **Meeren**



Seit über einem Jahrhundert stellt der Nord-Ostsee-Kanal das Bindeglied zwischen Nord- und Ostsee dar. Auf seinen rund 98 Kilometern finden sich nicht nur »große Pötte«, sondern auch jede Menge Natur und Geschichte. Kommen Sie mit auf eine Tour entlang der meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt.

VON VICKY P. DÍA



Die Schleuse Kiel-Holtenau am östlichen Kanalende



Die Schwebefähre Rendsburg



Die Hochbrücke Hochdonn, eine von vier Eisenbahnbrücken des Kanals

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK; internationale Bezeichnung Kiel Canal, in Deutschland bis 1948 Kaiser-Wilhelm-Kanal) verbindet die Nordsee (Elbmündung) mit der Ostsee (Kieler Förde). 1887 erfolgte die Grundsteinlegung und 1895 die Eröffnung der kleinen Doppelschleuse Brunsbüttel und Holtenau. 1914 wurden die großen Doppelschleusen in Brunsbüttel und Holtenau eröffnet. Diese Bundeswasserstraße gehört weltweit zu den meistbefahrenen künstlichen Wasserstraßen für Seeschiffe. Pro Jahr passieren ihn knapp 30.000 Schiffe. Der Kanal durchquert auf seiner Länge von knapp 100 Kilometern das Land Schleswig-Holstein zwischen Bruns-

büttel und Kiel-Holtenau. Damit erspart er die Fahrt um die Kimbrische Halbinsel (Jütland) durch Nordsee, Skagerrak und Kattegat. Mit dem Kanal ist die Wegstrecke je nach Abfahrts- und Zielhafen im Schnitt 250 Seemeilen (rund 460 km) kürzer.

Weitreichende Geschichte

Die erste Verbindung zwischen Nord- und Ostsee für seegängige Schiffe war der 1784 in Betrieb genommene und 1853 in Eiderkanal umbenannte Schleswig-Holsteinische Canal. Der Kanal hat auf seiner kompletten Länge denselben Wasserstand und gehört damit zu den spiegelgleichen Seekanälen. Er wird an beiden

Enden durch Schleusen gegen die wechselnden Wasserstände, verursacht durch den Gezeitengang der Nordsee bzw. einen Windstau im Bereich der Ostsee, abgeschlossen. Die Endpunkte befinden sich in Brunsbüttel an der Untereibe (Km 0,38) und in Kiel-Holtenau an der Kieler Förde (Km 98,64). Sie liegen 98,26 km auseinander (Luftlinie 85½ km). Die Gewässerkennzahl 5978 ordnet den Kanal offiziell dem Flusssystem der Elbe zu. Der Kanal entwässert insgesamt ein Gebiet von 1580 Quadratkilometer. Dabei fließen zwischen 4 m³/s und 190 m³/s in den Kanal, im Schnitt sind es 20 m³/s. Das Wasser fließt vor allem bei Brunsbüttel

in die Elbe, die hier dem Tideeinfluss der Nordsee unterliegt.

Der Kanal passiert mehrere Landschaftszonen in SH.

Zunächst durchquert er die Marsch und durchschneidet dann einen Geestrücken. Auf dieser Strecke orientiert sich der Verlauf des Kanals zwischen Burg (Dithmarschen) und Schafstedt am Verlauf der Holstenau und von Kilometer 41 bis über Rendsburg hinaus dann an der Eiderniederung, in deren Flussbett er nordöstlich von Rendsburg verläuft. Dann erreicht der Kanal das östliche Hügelland. Zwischen Rendsburg, der wichtigsten Hafenstadt im Verlauf des Kanals, und Kiel bildet der Kanal die Grenze zwischen Schleswig und Holstein.

Spaziergänger und Radfahrer können die befestigten Wege am Rande des Kanals für Touren nutzen.

Bei Kilometer 40,66 zweigt seit 1937 nach Norden der Gieselaukanal als Verbindung zur Untereider ab. Bis 1913 mündete die Obereider durch den Flemhuder See, seitdem fließt das Wasser durch den Achterwehrer Schifffahrtskanal in den Nord-Ostsee-Kanal ein. Etwa 1200 Quadratkilometer des ursprünglichen Einzugsgebiets der Eider entwässern in den Nord-Ostsee-Kanal. Im Unterschied zu flacheren Binnenkanälen sind im Nord-Ostsee-Kanal nur die Uferbereiche zwischen einem Meter über und bis zu zwei Metern unter dem Wasserspiegel zum Schutz befestigt. Hier lie-

gen 15 bis 50 Kilogramm schwere Steine auf einer 30 bis 50 Zentimeter dicken Kiesschicht. Bei weichen Untergründen wie Torf oder Klei liegen diese auf einer Buschmatte, um das Gewicht optimal zu verteilen. Um den Kanal schiffbar zu halten, werden jährlich 6½ Millionen m³ Nassschlick in Brunsbüttel ausgebaggert, im restlichen Kanal noch einmal mehr Erosionsmaterial. Der Einsatz der Baggerschiffe birgt dabei zum einen ein Kollisionsrisiko für den Schiffsverkehr, zum anderen scheint insbesondere der Einsatz von Saugbaggern die Ökologie des Kanals zu stören.

Viele Wege übers Wasser

Acht Straßen und vier Eisenbahnstrecken überqueren den Nord-Ostsee-Kanal auf insgesamt zehn Brücken, dreizehn Fahrzeug- und eine Personenfähre ermöglichen den Transport auf die andere Seite, und bei Rendsburg existieren seit 1961 ein Straßen- und ein Fußgängertunnel. Bekannt ist die in Rendsburg befindliche Eisenbahnhochbrücke mit der darunter hängenden Schwebefähre. Alle Brücken haben die gleiche Durchfahrts Höhe von 42 Metern für die Schifffahrt, weil der Kanal beim Bau für die Linienschiffe der Deutschlandklasse der kaiserlichen Marine ausgelegt wurde. Die Schleusen an beiden Enden des Kanals, so-

wohl in Brunsbüttel (Kanalkilometer 1,5) als auch in Kiel-Holtenau (Km 98,0), haben jeweils zwei kleine Schleusenkammern (Alte oder Kleine Schleuse) und zwei große Schleusenkammern (Neue oder Große Schleuse). Aufgrund des mittlerweile hohen Alters der Schleusen wurde in Brunsbüttel eine fünfte Schleusenkammer geplant. Der Bau der fünften Schleusenkammer wurde 2014 auf der Schleuseninsel zwischen den Kleinen und den Großen Schleusen begonnen. Der Bauvertrag sah eine siebenjährige Bauzeit vor. Am 11. April 2014 wurden für 485 Mio. Euro die Bauaufträge erteilt. Im Herbst 2018 ging aus einem Bericht des Bundesverkehrsministeriums an den Haushaltsausschuss des Bundestages hervor, dass nun mit einer Freigabe der fünften Schleusenkammer erst frühestens im Jahr 2024 zu rechnen sei und dass die Gesamtkosten dafür inzwischen 800 Millionen Euro betragen würden. —>



Der Leuchtturm »Mole 1« in Brunsbüttel am westlichen Kanalende.

TITELTHEMA

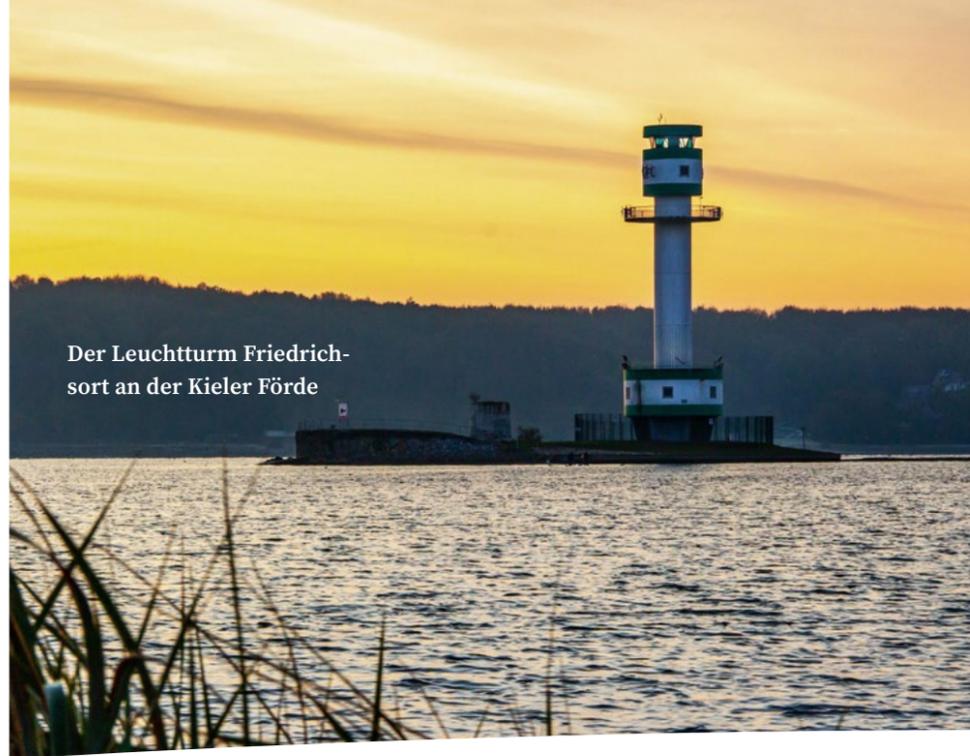
Nach wiederholt vorkommenden kurzfristigen Sperrungen von einzelnen Schleusenammern wegen immer wieder erforderlicher Reparaturarbeiten an den Schleusenanlagen mussten in Brunsbüttel am 6. März 2013 beide Kammern der Großen Schleuse für acht Tage gesperrt werden, um ein defektes Schleusentor gegen ein repariertes zu tauschen.

Nicht immer ohne Probleme

Auch bei der Kleinen Schleuse war nur eine Kammer betriebsbereit. Während dieser Arbeiten war der Kanal für Schiffe über 125 Meter Länge nicht befahrbar. Diese Schiffe mussten während der Sperrung den Umweg durch das Skagerrak nehmen. Laut Branchenangaben habe dies Mehrkosten von 70.000 Euro pro Schiff verursacht. Bis zum 14. März 2013 kam die Notreparatur der südlichen Kammer der Großen Schleuse so weit voran, dass sie wieder genutzt werden und die Längenbeschrän-

Bau der 5. Schleusen-kammer in Brunsbüttel

Die beiden großen Schleusenammern in Brunsbüttel sind über 100 Jahre alt und zunehmend reparaturanfällig. Die erforderlichen Grundinstandsetzungen sind nur mit mehrjährigen Sperrungen möglich. Um erhebliche Einschränkungen für die Schifffahrt zu vermeiden, wird – sozusagen als Bypass – eine fünfte Schleusen-kammer gebaut. Der Planfeststellungsbeschluss zum Bau der 5. Schleusen-kammer ist seit September 2010 rechtskräftig. Am 11. April 2014 wurde das Los I »Bau der 5. Schleusen-kammer« durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Brunsbüttel beauftragt. Im Mai 2014 wurde auch das Los II »Bau von drei neuen Schiebetoren und deren Schwimmpontons« durch das WSA Brunsbüttel beauftragt.



Der Leuchtturm Friedrichsort an der Kieler Förde

kung aufgehoben werden konnte. Am 14. März 2013 waren zwei von vier Schleusenammern gesperrt, die Reparaturarbeiten dauerten an.

Bei einer Baustellenbesichtigung am 6. April 1891 war auch der Kanalgegner Feldmarschall Moltke anwesend. Als Erinnerung an diesen Tag ließ Kaiser Wilhelm II. einen 15 Tonnen schweren Findling ungefähr an der Kanalmitte aufstellen. Der »Moltkestein« befindet sich an einem Rastplatz am westlichen Kanalufer gegenüber der Lotsenstation »Rüsterbergen«.

Am 20. Juni 1895 konnte nach acht Jahren Bauzeit Kaiser Wilhelm II. den zunächst noch »Nord-Ostsee-Canal« bezeichnen, am 21. Juni aber nach seinem Großvater Kaiser-Wilhelm-Kanal umbenannten neuen Wasserweg eröffnen. Die Zeremonie wurde von dem Briten Birt Acres mit einer Filmkamera aufgenommen; sein Film Opening of the Kiel Canal gilt als die älteste Filmaufnahme Deutschlands. Der regelmäßige Betrieb wurde am 1. Juli 1895 aufgenommen. Der Bau hatte 156 Mio. Mark gekostet und überschritt damit, ungewöhnlich für ein Projekt dieser Grö-

ßenordnung, nicht die veranschlagten Kosten. Der Kanal stand im Eigentum des Reiches, war somit die erste Reichswasserstraße und wurde vom Kaiserlichen Kanalamt / Reichskanalamt in Kiel verwaltet. Wollte mitten im Blindtext mal festhalten: Flattersatz macht mich fertig! 1898/1900 begann Deutschland, seine Flotte erheblich zu vergrößern und zu modernisieren (siehe Tirpitz-Plan, Flottengesetze, Deutsch-Britisches Flottenwettrüsten). Einige nach 1900 gebaute Großkampfschiffe der Kaiserlichen Marine konnten den Kanal

Der Kanal erspart den Schiffen zwischen Nord- und Ostsee einen Umweg von über 450 Kilometern.

wegen ihrer Größe nicht durchfahren. Von 1907 bis 1914 wurde der Kanal das erste Mal ausgebaut. Die Breite wurde auf 102 Meter erhöht und die Tiefe auf 11 Meter. Im Zuge des Ausbaus wurden auch die Ausweichstellen auf ihre heutigen Positionen verlegt und die Anzahl der Weichen zwischen Brunsbüttel und Kiel von fünf auf zehn erhöht. Außerdem wurden in Kiel und in Brunsbüttel je zwei neue Schleusen gebaut. Diese sind mit 310 Meter Länge und 42 Meter Breite deutlich größer als die alten Schleusen mit 125 Meter Länge und 22 Meter Breite.

wegen ihrer Größe nicht durchfahren. Von 1907 bis 1914 wurde der Kanal das erste Mal ausgebaut. Die Breite wurde auf 102 Meter erhöht und die Tiefe auf 11 Meter. Im Zuge des Ausbaus wurden auch die Ausweichstellen auf ihre heutigen Positionen verlegt und die Anzahl der Weichen zwischen Brunsbüttel und Kiel von fünf auf zehn erhöht. Außerdem wurden in Kiel und in Brunsbüttel je zwei neue Schleusen gebaut. Diese sind mit 310 Meter Länge und 42 Meter Breite deutlich größer als die alten Schleusen mit 125 Meter Länge und 22 Meter Breite.

Der Ausbau kostete 242 Mio. Mark und war damit deutlich teurer als der gesamte Kanalbau vor dem Jahr 1895.

Blick in die Zukunft

Der Bereich der noch nicht ausgebauten Oststrecke zwischen der Ausweiche Königsförde und dem Binnenhafen Holtenau hat sich zu einem Engpass entwickelt und soll deshalb – wie die bereits lange fertiggestellte Weststrecke – ausgebaut werden. Durch Ausbau der Kanalböschung auf ca. elf Kilometern sollen der Kanal auf eine Mindestsohlbreite von

70 Metern verbreitert und die Kurven abgeflacht werden. Am 30. November 2009 erfolgte die Antragstellung des Vorhabensträgers Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau. Am 4. Dezember 2013 wurde der Planfeststellungsbeschluss erlassen und an den Vorhabensträger übergeben. Am 5. Juni 2014 stellte der Haushaltsausschuss des deutschen Bundestages dafür Mittel in Höhe von 265 Mio. Euro zur Verfügung. 5 Mio. Euro davon sollten noch im Jahr 2014[veraltet] für Restplanungen und Ausschreibungen zur Verfügung stehen. Der Ausbau des vier Kilometer lan-

gen Bereichs zwischen Großkönigsförde und Schinkel bzw. Groß Nordsee sollte Mitte 2019 beginnen, begann jedoch erst im Januar 2020. Hierfür ist eine Bauzeit von drei Jahren vorgesehen. Anschließend soll es Richtung Kiel weitergehen. Die Bauzeit für die gesamte 18 Kilometer lange Strecke bis Kiel ist mit zehn Jahren und Kosten von 280 Millionen Euro veranschlagt. Ein Teil der Kostenübernahme wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zugesagt. Mit einem Abschluss der Ausbauarbeiten der Oststrecke bis Kiel ist nicht vor 2030 zu rechnen. ✨

TITELTHEMA

27.300 Schiffe

passierten 2021 den
Nord-Ostsee-Kanal





Übers Wasser schweben in Rendsburg



Rendsburg liegt in der Mitte Schleswig-Holsteins am Nord-Ostsee-Kanal und am historischen Ochsenweg. Die Stadt verbindet die beiden Landesteile Schleswig und Holstein, wobei die Altstadt historisch auf einem Werder des Grenzflusses Eider liegt. Die Mittelstadt ist stark durch ihre historische Funktion als südliche Grenzfestung des dänischen Reiches und als Garnisonstadt/Militärstandort geprägt. Heute ist sie Sitz der Verwaltung des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

verbunden. Südlich der Altstadt liegt der Rendsburger Stadtsee, ein ehemaliger Arm des Flusses Eider. Heute dehnt sich das Siedlungsgebiet der Stadt Rendsburg zu beiden Seiten des Nord-Ostsee-Kanals aus, der größte Teil der Stadt befindet sich auf der nördlichen Kanalseite. Seit 1913 überquert die Eisenbahn den Kanal auf der Rendsburger Hochbrücke, die als Wahrzeichen von Rendsburg gilt. Die Hochbrücke trägt auch eine angehängte Schwebefähre für Fußgänger und Fahrzeuge, die von 2016 bis 2022 nach einer schweren Kollision

Herrschaft des dänischen Königs Hemming auf das Jahr 811 datiertes Treffen zwischen zwölf Franken und Dänen auf der Eiderinsel, bei dem die Eider erstmals als Grenzfluss zwischen dem fränkischen und dänischen Reich fixiert wurde.

Rapide Entwicklungen nach dem Zweiten Weltkrieg

Der ab 1943 einsetzenden Zustrom von Ausgebombten, Flüchtlingen, Vertriebenen, Verwundeten, Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern ließ die Bevölkerungszahlen Schleswig-Holsteins wie in

Mit 2486 Metern war die Rendsburger Hochbrücke bis 2012 Deutschlands längste Eisenbahnbrücke.

Rendsburg liegt geografisch auf dem Scheitelrücken der Schleswig-Holsteinischen Geest, auf dessen Erhebung der historische Heerweg bzw. Ochsenweg vom dänischen Jütland im Norden nach Sachsen im Süden führte.

Eine Stadt geprägt vom Wasser

Bis zum Bau des Kanals prägte die Eider das Stadtbild von Rendsburg und der Umgebung. So entstand die Altstadt ursprünglich auf einer Eiderinsel. Seit 1895 verlässt der Fluss beim Audorfer See den Kanal, in den die Obereider kurz zuvor beim Flemhuder See mündet. Der Arm, der zum Kanalgewässer gehört, endet am neu errichteten Obereiderhafen. Der Untereiderarm, von der Obereider getrennt durch den Thormannplatz, beginnt weiter im Westen der Stadt. Durch Zuflüsse von Auen fließt die Untereider von Rendsburg südwestwärts in Richtung Tönning. Der Fluss ist im Prinzenmoor durch den Gieselaukanal nochmals mit dem Nord-Ostsee-Kanal

außer Betrieb war. Neben den Fährverbindungen unterquert bei Rendsburg ein Straßentunnel (Bauzeit 1957 bis 1961) und ein 1965 fertiggestellter Tunnel für Fußgänger und Radfahrer den Kanal. Durch Rendsburg führt die im Mai 2004 eröffnete Deutsche Fährstraße, welche zwischen Bremervörde und Kiel rund 50 verschiedene Fähren, Brücken, Schleusen und maritime Museen verbindet.

Weltweit sind nur noch acht Schwebefähren in Betrieb. Eine davon in Rendsburg.

Die Ursprünge Rendsburgs sind eng mit der geografischen Insellage am Kreuzungspunkt zweier historischer Verbindungsachsen verknüpft. Wie der dänische Historiker Saxo Grammaticus berichtete, soll dort auf der Eiderinsel einst im 5. Jh. der sagenhafte König der Angeln Offa den König der Sachsen besiegt haben. Historisch gesichert ist ein während der

keinem anderen Bundesland explodieren und brachte sehr vielschichtige und große Probleme mit sich. Die Einwohnerzahl Rendsburgs stieg von etwa 20.000 innerhalb weniger Jahre auf etwa 37.000. Ab 1952 schaffte man neuen Wohnraum, hauptsächlich im Nordwesten der Stadt (Mastbrook). 1952 wurde eine dänische Schule, Ejderskolen, errichtet. Im Jahr 1955 erfolgte die Aufhebung des britischen Besatzungsrechts. Durch die Einweihung eines Klärwerkes wurden 1956 die Voraussetzungen zur Vollkanalisation aller Haushalte in Rendsburg geschaffen. 1961 erfolgten die Einweihung des Kanaltunnels und die Stilllegung der Rendsburger Drehbrücken über den Nord-Ostsee-Kanal. Vier Jahre später, 1965, wurde der Fußgängertunnel unter dem Kanal fertiggestellt. 1995 beging der Kanal, einer der wichtigsten Standortfaktoren Rendsburgs, sein 100-jähriges Jubiläum. ✨

Eine der weltweit letzten Schwebefähren, Naturidylle an der Eider, die Schiffsbegrüßungsanlage am Kanal – die Stadt Rendsburg hat viel zu bieten. Eine Entdeckungstour zu Land und zu Wasser.

VON PETER LAGIAT



RENDSBURG



1 Die **Nobiskrug** ist eine auf den Neubau, Umbau sowie die Reparatur von Superjachten spezialisierte Schiffswerft. Seit 1905 hat Nobiskrug über 750 zivile und militärische Neubauten und zahlreiche Umbauten abgeliefert. Das Unternehmen entwickelt und baut heutzutage Superjachten ab einer Länge von 60 m. Darüber hinaus bietet Nobiskrug Instandhaltungs- und Reparaturmaßnahmen

sowie Umbauten von Jachten an deutschen und internationalen Werftstandorten an. Im Bereich Stahlwasserbau führte Nobiskrug bis zur Insolvenz 2021 u. a. Neubauten und Reparaturen von Schleusentoren und -anlagen, Brücken, Anlegern und anderen Bauwerken auch für die Offshore-Industrie durch. Nobiskrug wurde 1905 von Otto Storck gegründet, nachdem in Rendsburg mit dem Nord-Ostsee-Kanal ein Zugang zum Meer geschaffen wurde. Die Werft liegt am alten Flusslauf der Obereider.



2 Die **Rendsburger Schleife** ist eine an die Rendsburger Hochbrücke anschließende Kreiskehrschleife im Verlauf der Bahnstrecke Neumünster–Flensburg in Schleswig-Holstein. Auf der Rendsburger Schleife fahren Züge, die von Süden nach Rendsburg kommen, zunächst eine 360°-Wende, bevor sie nach Unterquerung der Hochbrücke den Rendsburger Bahnhof erreichen. Umgekehrt führt nach der Abfahrt von Rendsburg die 4,5 km lange Kehrfahrt auf die Hochbrücke, um den Kanal zu überqueren. Der Abschnitt hat eine Höhendifferenz von 42 Metern.

3 Der Jachthafen **Eider-Marina Rendsburg e. V.** liegt an einer kleinen Ausbuchtung der Ober-Eider im Nordosten der Stadt. Hier lässt sich neben historischen Segelbooten die ruhige Idylle des Eiderstroms genießen ... oder zumindest glaube ich das. Ich bin nie da gewesen, kenne den Ort nur von Google Maps und einen Wikipedia-Artikel hat er leider auch nicht. Aber ich bin sicher, es ist verdammt schön hier und das nächste Mal, wenn ich in Rendsburg bin, werde ich mal vorbeischaun – versprochen!



4 Direkt neben Schwebefähre und Hochbrücke befindet sich seit vielen Jahren die große **Rendsburger Schiffsbegrüßungsanlage**. Jedes Schiff, egal unter welcher Flagge es fährt, wird hier mit der jeweiligen Nationalhymne und einem internationalen Seefahrergruß empfangen. Dazu geben Moderatoren Informationen über Herkunft und Ziel der Schiffe – und das im ganzen Jahr.



5 Die **Schwebefähre** verbindet die Gemeinde Osterrönfeld mit der Stadt Rendsburg und befördert pro Fahrt bis zu vier Fahrzeuge und 100 Fußgänger bzw. Radfahrer. Sie benötigt knapp zwei Minuten für eine Überfahrt. Die Rendsburger Schwebefähre ist eine von nur acht weltweit in Betrieb befindlicher Schwebefähren und hängt als einzige unter einer Verkehrsbrücke.



6 Direkt im Herzen der Stadt Rendsburg gelegen liegt die historische **Altstadt** von Rendsburg mit der spätgotischen St.-Marien-Kirche und dem geschichtsträchtigen Paradeplatz. Hier liegt auch die Fußgängerzone von Rendsburg, wo sich bis heute zahlreiche kleine Läden angesiedelt haben. Nur wenige Gehminuten weiter findet sich der **Obereiderhafen**. Im frühen Mit-

telalter als Warenumschlags- und Handelsplatz genutzt, legen hier heutzutage hauptsächlich touristisch genutzte Schiffe an. Wie wäre es mit einer Mini-Kreuzfahrt entlang von Eider und Kanal im historischen Raddampfer? Doch auch, wer an Land bleibt, findet am Hafen der Obereider vieles zu entdecken. Im Sommer sind hier sehr oft Märkte, Konzerte und sonstige Veranstaltungen anzutreffen. Kein Wunder, verbindet dieser beschauliche Platz doch das historische Stadtzentrum mit maritimem Flair.

Gestrandet auf hoher See.



Millionen Seeleute können ihren Arbeitsplatz an Bord nicht verlassen. Die Corona-Pandemie verhindert den Flug in die Heimat oder gar einen kurzen Landgang.

Wir geben diesen Menschen eine Stimme. Für die Würde der Seeleute.

www.seemannsmission.org

ANZEIGE



Im nächsten Heft von LAND IN SICHT:

Lübeck

Stadt der 7 Türme
und Heimat des
Marzipans

Eine Stadtführung
auf über 60 Seiten!



Das nächste Heft erscheint am 16.8.2022!



IMPRESSUM

Dieser Magazin-Prototyp entstand im Rahmen des Kurses »Editorial Design« im Sommersemester 2022 an der Hochschule Flensburg.

KONZEPTION UND GESTALTUNG

Niklas Kölln
Wasserlooser Weg 13
24944 Flensburg

TEXTE

Niklas Kölln
Wikipedia, Nord-Ostsee-Kanal
Wikipedia, Rendsburg
Wikipedia, Nobiskrug

Wikipedia, Rendsburger Schleife
Wikipedia, Rendsburger Hochbrücke

BILDMATERIAL

Niklas Kölln
Myriam Held
Santje09, iStock
CHUTTERSAP, Unsplash
127071, Pixabay
Icons im Editorial von FontAwesome
neelam279, Pixabay
Athanasios Papazacharias, Unplash
Luisrftc, iStock
geoworld, Pixabay
Paul_Henri, Pixabay

FrankBe, iStock
hpgruesen, Pixabay
SofLayla, Pixabay
Sabine Wagner, iStock
FotoArt-Treu, Pixabay
eyewave, iStock
Frederick Doerschem, iStock
Matti Blume, Wikimedia Commons
WolfBlur, Pixabay
Frank Vincentz, Wikimedia Commons
Stock Birken, Unsplash
Wasserfall76, Pixabay
ptr, Pixabay
Patrick Hendry, Unsplash

Jetzt alle Ausgaben online lesen!

► landinsicht.sh/archiv



FLEXIC®

Zwei Räder. Keine Grenzen.

Das neue PERFORMER 6 BIKE von Flexic®
ist bereit für alle Ihre Touren.



Schon ab 699€¹.
Jetzt Probefahrt bei Ihrem
Flexic®-Partner vereinbaren!

¹Gilt nur ab einem Mengenrabatt von 5 Rädern. Rücktrittbremse nicht enthalten. Boah, fies dieses Kleingedruckte, oder? Und dann machen die sich noch nicht mal die Mühe, sich den Text vollständig auszudenken und füllen den Rest mit Kafka – schlimm! Jemand musste Josef K. verleumdet haben, denn ohne dass er etwas Böses getan hätte, wurde er eines Morgens verhaftet. »Wie ein Hund!« sagte er, es war, als sollte die Scham ihn überleben. Als Gregor Samsa eines Morgens aus unruhigen Träumen erwachte, fand er sich in seinem Bett zu einem ungeheueren Ungeziefer verwandelt. Und es war ihnen wie eine Bestätigung ihrer neuen Träume und guten Absichten, als am Ziele ihrer Fahrt die Tochter als erste sich erhob und ihren jungen Körper dehnte. »Es ist ein eigentümlicher Apparat«, sagte der Offizier zu dem Forschungsreisenden und überblickte mit einem gewissermaßen bewundernden Blick den ihm doch wohlbekannten Apparat.