Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Bettina Hagedorn, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Ingo Egloff, Karin Evers-Meyer, Gabriele Hiller-Ohm, Holger Ortel, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Franz Thönnies, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Planungen für Baumaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist von überragender Bedeutung nicht nur für die regionale Wirtschaft im Norden, sondern für den deutschen Außenhandel insgesamt. Angesichts des dynamischen Wirtschaftswachstums im Ostseeraum und des verstärkten Handels der Ostseeregion mit Westeuropa und anderen Regionen stellt eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zwischen Nord- und Ostsee einen zentralen Wettbewerbsvorteil für die deutschen Seehäfen in Konkurrenz etwa zu Rotterdam und Antwerpen dar; er ist die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Angesichts des zu erwartenden Preisanstiegs für Energie und Treibstoffe kommt dem Nord-Ostsee-Kanal auch in ökologischer Hinsicht eine wichtige Rolle zu.

Seit Mitte der 1990er Jahre ist das Ladungsaufkommen auf dem NOK kontinuierlich gewachsen, und auch die Größe der Schiffe, die den Kanal passieren, nimmt stetig zu. Doch die Verkehrsinfrastruktur hält mit dieser Entwicklung nicht mit. Bei den vorhandenen beiden mehr als 100 Jahre alten Großschleusen in Brunsbüttel sind seit Jahren alters- und verschleißbedingte Ausfälle zu verzeichnen; die Zahl der Sperrzeiten nimmt dramatisch zu. Aktuell waren im März 2013 aufgrund von Schäden an den Toren drei der vier Schleusen mehrere Tage lang außer Betrieb; große Schiffe ab 125 Metern Länge, 20,5 Metern Breite und 6,5 Metern Tiefgang konnten den Kanal aufgrund der Bauarbeiten deshalb nicht mehr passieren. Damit war der NOK für den Großteil der Schiffe praktisch gesperrt. Angesichts des Zustandes der Bauten ist nicht auszuschließen, dass sich diese Situation jederzeit wiederholen kann.

Seit dem Vorliegen eines Gesamtkonzeptes für den Nord-Ostsee-Kanal im Jahr 2007 ist klar: Der Bau einer dritten Großen Schleusenkammer ist dringend notwendig, um anschließend die Grundsanie rung und den Ausbau der beiden vorhandenen Bauwerke realisieren zu können. Die hohe Priorität der Maßnahmen wurde auch durch die Bereitstellung der entsprechenden Finanzmittel in den Konjunkturpaketen unter dem damaligen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, unterstrichen.

Doch die zeitnahe Indienststellung der neuen Schleusenkammer ist fraglich; es drohen eine massive zeitliche Verzögerung und deutliche Mehrkosten für den

Bund. Auch die Ertüchtigung der Gesamtstrecke und die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Schleusen in Kiel müssen möglichst schnell mit klaren planerischen Schritten verwirklicht werden.

Die dramatische Situation auf dem Nord-Ostsee-Kanal bleibt nicht ohne Folgen für den nationalen und internationalen Warenverkehr: Schon heute müssen Reedereien lange Wartezeiten und Umwege in Kauf nehmen. Mit jedem weiteren Sperrtag nimmt der zeitliche Vorteil, den die Nutzung des NOK gegenüber der Umfahrung des Kap Skagen für die Unternehmen bietet, ab. Mittelfristig droht die Abwanderung zu den ZARA-Häfen, sollte sich der Bau der fünften Schleuse weiter verzögern. Die Bundesregierung muss die Frage beantworten, wie sie angesichts dieser Entwicklung die Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals als eine der wichtigsten Verkehrsachsen in Deutschland nachhaltig und verlässlich sicherstellen will.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich nach Informationen der Bundesregierung das Verkehrs- und Transportvolumen auf dem Nord-Ostsee-Kanal seit dem Jahr 2000 entwickelt (bitte in absolute Zahlen und in Prozent aufschlüsseln), und von welchem Wachstum bei den Verkehrsleistungen und der transportierten Gütermenge geht sie bis zum Jahr 2025 aus?
2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Transshipment-Verkehr der deutschen Seehäfen über den Nord-Ostsee-Kanal im gleichen Zeitraum entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben), und welchen Anteil macht er am gesamten Umschlagsvolumen der Seehäfen aus?
3. Wie hat sich die Zahl der Sperrzeiten der Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal aufgrund von Defekten, Unfällen oder Bauarbeiten seit dem Jahr 2008 entwickelt (bitte nach Jahren, Schleusen und Gründen für die Sperrzeit aufschlüsseln), und von welchen Mehrkosten geht die Bundesregierung angesichts dieser Sperrzeiten aus
 - a) für den Bundeshaushalt durch entgangene Befahrensabgaben,
 - b) für die transportierende Wirtschaft durch Wartezeiten und Umwege?
4. Wie ist der Stand der aktuellen Reparaturarbeiten an den Schleusen in Brunsbüttel, und welche Folgen hat die Sperrung des NOK nach Einschätzung der Bundesregierung für die Schifffahrt?
 - a) Wie viele Schiffe konnten den Kanal nach Schätzung der Bundesregierung aufgrund der Sperrung seit dem 8. März 2013 nicht durchfahren, und welches Ladungsvolumen macht dies aus?
 - b) Wie viele Schiffe konnten die einzige noch verfügbare Kammer während der Reparaturarbeiten pro Tag passieren, und wie viele sind es an normalen Tagen?
 - c) Mit welchem volkswirtschaftlichen Schaden rechnet die Bundesregierung durch die jetzigen Ausfälle?
 - d) Welche Höhe betragen nach Kenntnis der Bundesregierung die Reparaturkosten für die jetzt erfolgten Arbeiten sowie die in 2013 noch erforderlichen Reparaturen?
 - e) Welche Finanzmittel sind dafür im Bundeshaushalt 2013 veranschlagt, bzw. wie sollen die erforderlichen Kosten gedeckt werden?
 - f) Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Durchfahrt des NOK nach Abschluss der jetzigen Bauarbeiten dauerhaft sichergestellt ist oder rechnet sie in diesem Zusammenhang mit weiteren Ausfällen innerhalb der nächsten sechs Monate?
 - g) Wie sieht ein Notfallszenario der Bundesregierung aus?

5. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Fertigstellung der fünften Schleusenammer in Brunsbüttel nach aktueller Planung sechs Jahre dauern soll, während die Planungen im Jahr 2007 noch eine Bauzeit von rund 3,5 Jahren vorsahen?
6. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass mit dem Konjunkturpaket II im Jahre 2009 Mittel in Höhe von 270 Mio. Euro für den Neubau der fünften Schleusenammer bereitgestellt wurden, und warum sind diese nicht in Anspruch genommen worden, obwohl 2010 die planungsrechtlichen Voraussetzungen vorlagen?
7. Für welche Zwecke wurden die für den NOK vorgesehenen Mittel verwendet?
8. Warum hat die Bundesregierung in den Jahren 2009 bzw. 2010 keine Initiative ergriffen, um für die Planung und den Bau der dritten Großschleuse in Brunsbüttel sowie weiterer Maßnahmen zur Ertüchtigung des NOK, wie die Begradigung der sog. Oststrecke, Fördermittel im Rahmen von TEN (Trans-europäische Netze) zu beantragen?
9. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die Gesamtkosten für den Neubau der fünften Schleusenammer in Brunsbüttel nach jetziger Planung bei rund 375 Mio. Euro liegen werden, und welche Gründe gibt es für diesen Kostenanstieg?
10. Warum hat die Bundesregierung vor diesem Hintergrund bei der Ausbringung der Zusatzinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur in der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses im November 2011 für den Neubau der fünften Schleusenammer in Brunsbüttel eine Summe von 300 Mio. Euro im Finanzplan des Bundes 2012 bis 2016, verteilt auf fünf Jahrestanchen von jeweils 60 Mio. Euro, vorgesehen?
11. Wie erklärt die Bundesregierung den Umstand, dass für die Baumaßnahme im laufenden Haushaltsjahr 2013 zunächst nur der in 2012 nicht vollständig verausgabte Betrag von rund 10 Mio. Euro zur Verfügung stehen sollte (vgl. Berichts-anforderung der Abgeordneten Bettina Hagedorn vom 16. Januar 2013), und wie kommt es vor diesem Hintergrund, zu der jetzigen Neubewertung?
12. Wann wird die Bundesregierung dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages die neue Kostenkalkulation und die aktuellen Finanzplanungsansätze zur Entscheidung vorlegen, und aus welchen Mitteln sollen die Mehrkosten in Höhe von derzeit 75 Mio. Euro finanziert werden?
13. Wofür sollen nach den Plänen der Bundesregierung die für das Haushaltsjahr 2013 zur Verfügung stehenden Finanzmittel in Höhe von rund 40 Mio. Euro (30 Mio. Euro, die nach bisheriger Planung für 2013 zur Verfügung stehen sowie weitere 10 Mio. Euro, die in 2012 nicht verausgabt wurden) verausgabt werden?
14. Zu welchem Zeitpunkt ist angesichts des geänderten Zeitplans ein Antrag bei der EU auf Förderung von TEN-Projekten oder von vorrangig eingestufteten TEN-Vorhaben aus Sicht der Bundesregierung frühestens möglich, und welche Voraussetzungen müssen dafür gegeben sein?
15. Zu welchen Ergebnissen kommt der jetzt vorliegende Bericht zur fachrechtlichen Qualitätssicherung der Vergabeunterlagen, und ist auf dieser Basis aus Sicht der Bundesregierung eine Überarbeitung der bisherigen Planungen erforderlich, die zu einer weiteren Verzögerung des Bauvorhabens führen könnte?

16. Welche vergaberechtlichen Fragen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die erneute Überprüfung notwendig gemacht, und welche Kanzleien waren damit beauftragt?
17. Wann ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einem Abschluss der Arbeiten zur Verlängerung der Mole 2 zu rechnen, die Voraussetzung für den Neubau der fünften Schleusenkammer ist, und welche Gründe gibt es für die Verzögerung der Bauarbeiten?
18. Zu welchem Zeitpunkt plant die Bundesregierung nach dem jetzt erfolgten Abschluss der Qualitätssicherung eine Veröffentlichung der Ausschreibung, und zu welchem Zeitpunkt rechnet sie mit einem Baubeginn für die neue Schleusenkammer?
19. Kann die Bundesregierung Medienberichte bestätigen, dass eine Fertigstellung des Schleusenneubaus nicht vor dem Jahr 2020 zu erwarten ist (vgl. Barmstedter Zeitung vom 23. Februar 2013), und wie begründet sie diese Verzögerung von drei Jahren gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan?
20. Wie viele Mitglieder umfasst die „Schleusenbaugruppe“ (früher: Projektgruppe NOK Schleusen)?
 - a) Welchen Bereichen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) entstammen die Mitglieder der „Schleusenbaugruppe“, und wie viele von ihnen sind befristet beschäftigt?
 - b) Welche Aufgaben hat die „Schleusenbaugruppe“ im Einzelnen?
 - c) Wurde ihre Zusammensetzung im Zuge der laufenden Umstrukturierung der WSV verändert?
 - d) Wenn ja, in welcher Form und aus welchen Gründen?
21. Erwägt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der aktuellen Probleme am NOK, ihre im „5. Bericht des BMVBS zur Reform der WSV“ dargelegten Pläne zur Neuordnung der Ämterstruktur der WSV zu überprüfen, und hält sie an dem Vorhaben fest, die Zuständigkeit für den NOK einem neuen WSA Elbe/NOK in Cuxhaven zu übertragen?
22. Wie viele Mitglieder der „Schleusenbaugruppe“ sind derzeit nach Informationen der Bundesregierung mit der Vorbereitung der Ausschreibung und Vergabe befasst, und wie viel Personal ist für die Überwachung der sich anschließenden Bauarbeiten vorgesehen?
23. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Aufstockung des Personalbestandes vorgesehen, um die zeitliche Verzögerung im Planungsverfahren auszugleichen, und wenn nein, inwieweit ist dies aus Sicht der Bundesregierung zu prüfen?
24. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung angesichts der zeitlichen Verzögerungen beim Neubau der fünften Schleusenkammer auf den Betrieb der vorhandenen zwei Großen Schleusen in Brunsbüttel, und mit welchen Maßnahmen sollen kurz- und mittelfristig weitere Ausfälle bei den überalterten Hauptschleusen verhindert werden?
25. Macht dies nach Einschätzung der Bundesregierung einen personellen Mehrbedarf in den zuständigen Ämtern der WSV erforderlich, und wenn ja, wie soll dieser gedeckt werden?
26. Welche zusätzlichen Reparaturkapazitäten und Materialreserven sind dafür aus ihrer Sicht erforderlich?

27. Zu welchem Zeitpunkt ist nach jetzigem Stand mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der „Oststrecke“ des Nord-Ostsee-Kanals zu rechnen, und wie sieht der aktuelle Zeitplan der Bundesregierung für die Maßnahme aus?
 - a) Wann soll nach jetziger Planung die Ausschreibung erfolgen?
 - b) Zu welchem Zeitpunkt sind aus Sicht der Bundesregierung erste Bauvergaben möglich?
 - c) Wann rechnet sie mit einer Fertigstellung der Maßnahme?
28. Kann die Bundesregierung Medienberichte bestätigen, wonach auch die Kosten für die weiteren Maßnahmen zur Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals nach aktueller Planung über der bisher veranschlagten Summe von 1,25 Mrd. Euro liegen werden (vgl. Barmstedter Zeitung vom 23. Februar 2013), und auf welche Summe belaufen sich diese nach ihrer jetzigen Kalkulation?
29. In welchem Umfang können Planungsarbeiten für die Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals nach Einschätzung der Bundesregierung durch Beschäftigte der WSV bewältigt werden, und erwägt sie eine Aufstockung des Personals?
30. In welchen Bereichen ist eine Vergabe von Aufgaben an private Unternehmen erforderlich, und welche Kosten sind dafür aus Sicht der Bundesregierung zu veranschlagen?
31. In welchem Zeitraum sollen nach den Plänen der Bundesregierung die Schleusen in Kiel saniert werden, und mit welchen Kosten rechnet sie dafür?
32. Wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag eine entsprechende Kostenkalkulation zur Beschlussfassung vorlegen?
33. Welche Behinderungen für den Schiffsverkehr erwartet die Bundesregierung während der Phase der Sanierungsarbeiten?
34. Wann und zu welchen Kosten soll die alte Levensauer Hochbrücke durch einen Neuausbau ersetzt werden?
35. Erwägt die Bundesregierung ein Sonderprogramm des Bundes zur Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals, um den Sanierungsstau aufzulösen und die dringend erforderlichen Baumaßnahmen zeitnah durchführen zu können, und wie begründet sie ihre Haltung?

Berlin, den 20. März 2013

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion