

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/7521 –**

Zustand der Schleusen, Wehre und Brücken an Bundeswasserstraßen in Norddeutschland (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6517)

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes betreibt ein Netz von 7 300 km Binnenwasserstraßen, davon sind 2 800 km touristisch genutzte Wasserstraßen. Außerdem betreut die WSV 23 000 km² Seewasserstraßen. Entlang dieser Wasserstraßen unterhält und betreibt sie 315 Schleusenanlagen, zwei Schiffshebewerke, 307 Wehranlagen, 354 Düker, 1 300 Straßen- und Bahnbrücken, 40 Kanalbrücken, zwei Talsperren, vier Sturmflutsperrwerke und zwei Tunnel (vgl. www.wsv.de/Wir_ueber_uns/index.html).

Wie bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene zehrt der Bund von der Substanz der bestehenden Infrastruktur. Viele Bauwerke an Bundeswasserstraßen werden aufgrund des schlechten Zustands oft kurzfristig aufgrund von Wartungs- oder Reparaturarbeiten für den Verkehr gesperrt. Da Ausweichmöglichkeiten häufig fehlen, sind die Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt enorm. Als Beispiel sei hier die Schleuse Friedrichsfeld oder der Nord-Ostsee-Kanal genannt, wo jeweils kein dauerhaft zuverlässiger Betrieb möglich ist.

Bereits in einer vorausgehenden Kleinen Anfrage (Bundestagsdrucksache 18/6415) wurde nach dem Zustand der Wasserstraßenbauwerke gefragt, jedoch war die Antwort nach Auffassung der Fragesteller unzureichend. Die Fragen dieser Kleinen Anfrage beziehen sich daher auf die für den Güterverkehr relevanten Binnenschifffahrtsstraßen der WSV in Norddeutschland. Für die Beantwortung wird durch die Fragesteller ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Fristverlängerung durch die Bundesregierung möglich ist.

1. Welche Schleusen und Wehre an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inkl. Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Mittelweser sind dringend sanierungsbedürftig, sanierungsbedürftig oder müssen ersetzt werden (Zustandskategorie oder Zustandsnote mit jeweiliger Erläuterung, bitte nach Flussabschnitt bzw. Wasserstraßenabschnitt tabellarisch aufführen sowie jeweiliges Baujahr angeben)?

Eine Schleuse ist als eine Schleusenanlage definiert, die aus mehreren Schleusenkammern bestehen kann. Schleusenanlagen und Wehre mit der Zustandsnote 3 oder 4 haben einen ausreichenden bis ungenügenden Zustand. Die Systematik der Ermittlung der Zustandsnoten berücksichtigt immer den schlechtesten Zustand eines Bauteils der Anlage, so dass die Zustandsnote sowie das Alter der Schleusenanlagen lediglich Indikatoren für die Notwendigkeit einer Maßnahme sein können, nicht jedoch den Zustand des Gesamtbauwerks beschreiben oder Rückschlüsse auf den Maßnahmenumfang (Reparatur, Instandsetzung, Ersatz) zulassen.

Der Maßnahmenumfang und die Sanierungswürdigkeit müssen im Einzelfall für das Gesamtbauwerk untersucht werden, was je nach Komplexität mehrere Jahre in Anspruch nehmen kann. Die Entscheidung über die Sanierungswürdigkeit oder den Ersatz des Gesamtbauwerks wird bei der konkreten Maßnahmenplanung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit in einer Variantenuntersuchung bewertet. Einen Überblick über die Zustandsnoten und das Alter sowie größere Maßnahmen gibt die folgende Tabelle 1.

Tabelle 1:

	Sanierungsbedürftige Schleusenanlagen			
	Anzahl insgesamt	Baujahr	davon Zustandsnote 3+4	Maßnahmen
Dortmund-Ems-Kanal, Nordstrecke	13	1898 - 1974	13	6 x GI abgeschlossen 5 x Ersatzneubau im PFV Rest: Reparatur
Mittellandkanal inkl. Stichkanäle	12	1915 - 2012	11	2 x Ersatzneubau geplant 2 x Ersatzneubau abgeschlossen 1 x Ersatzneubau in Bau Rest: Reparatur
Mittelweser	7	1912 - 2013	6	1 x Ersatzneubau abgeschlossen 5 x GI geplant
Elbe-Seitenkanal	2	1975 - 2006	2	1 x GI in Bau 1 x Ersatzneubau abgeschlossen
Küstenkanal	2	1928 - 1933	2	1 x GI geplant Rest: Reparatur

	Sanierungsbedürftige Wehranlagen			
	Anzahl insgesamt	Baujahr	davon Zustandsnote 3+4	Maßnahmen
Dortmund-Ems-Kanal, Nordstrecke	6	1928-1959	6	Reparatur
Mittellandkanal inkl. Stichkanäle	Keine	-		
Mittelweser	7	1934-1993	6	6 x GI geplant
Elbe-Seitenkanal	Keine	-		
Küstenkanal	1	1971	1	Reparatur

GI – Grundinstandsetzung

PFV – Planfeststellungsverfahren

- Wie haben sich die Zustandskategorien der Schleusen und Wehre an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inkl. Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Mittelweser seit dem Jahr 2000 bzw. seit Einführung einer neuen Bewertungsmethodik gegenüber heute verändert, und welche Bauwerke kamen seitdem zu welchen Zeitpunkten an welchen der o. g. Wasserstraßen neu hinzu?

Die Methodik zur Bewertung des Zustands der Schleusen wurde 2009 geändert, ein Bewertungszyklus beträgt in der Regel 6 Jahre, so dass die gefragte statistische Auswertung bei einem noch nicht überall abgeschlossenen Bewertungszyklus nicht möglich ist.

- Welche Schleusen an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inkl. Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Mittelweser sind gegenwärtig aus welchen Gründen für den Schiffsverkehr gesperrt, wann ist jeweils mit einer Wiedereröffnung zu rechnen, und welche Baumaßnahme (oder andere Maßnahme) wird dort jeweils durchgeführt?

An den genannten Bundeswasserstraßen sind gegenwärtig keine Schleusenanlagen gesperrt.

- Welche Brücken im Zustandsbereich der WSV an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inkl. Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Mittelweser sind dringend sanierungsbedürftig, sanierungsbedürftig oder müssen ersetzt werden (bitte Zustandskategorie oder Zustandsnote mit jeweiliger Erläuterung und Baujahr angeben, nach Flussabschnitt bzw. Wasserstraßenabschnitt tabellarisch aufführen sowie angeben, ob es sich um eine Bahn-, Kanal- oder Straßenbrücke handelt, bei Straßenbrücken bitte jeweils die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke unter Ausweisung des Schwerlastverkehrsanteils nennen)?

Die Frage 4 wird mit der folgenden Tabelle 2 beantwortet.

Informationen über die Verkehrsnutzung werden vom Baulastträger des Verkehrswegs und nicht von der WSV als Baulastträger des Brückenbauwerks geführt; sie liegen der Bundesregierung nicht vor.

Bezüglich der allgemeinen Erläuterung wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Tabelle 2:

Sanierungsbedürftige Brücken								
	Anzahl insgesamt	Baujahr			davon Zustandsnote 3+4			Maßnahmen
		Straßenbrücken	Bahnbrücken	Kanalbrücken	Straßenbrücken	Bahnbrücken	Kanalbrücken	
Dortmund-Ems-Kanal, Nordstrecke	79	1935 - 2013	-	1893 - 1935	19	-	4	5 x Ersatzneubau Rest: Reparatur
Mittellandkanal inkl. Stichkanäle	272	1923 - 2011	1939 - 2008	1913 - 2013	12	0	8	2 x Ersatzneubau Rest: Reparatur
Mittelweser	22	1937 - 2013	-	-	5	-	-	1 x Ersatzneubau Rest: Reparatur
Elbe-Seitenkanal	65	1927 - 1975	1971 - 1974	1931 - 2013	5	0	3	Reparatur
Küstenkanal	7	1927 - 1955	-	-	7	-	-	3 x Ersatzneubau Rest: Reparatur

5. Wie haben sich die Zustandskategorien der Brücken im Zustandsbereich der WSV an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inkl. Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Mittelweser seit dem Jahr 2000 bzw. seit Einführung einer neuen Bewertungsmethodik gegenüber heute verändert, und welche Bauwerke kamen seitdem zu welchen Zeitpunkten an welchen der o. g. Wasserstraßen neu hinzu?

Die Entwicklung der Zustandsnoten für die Brücken der WSV an den genannten Bundeswasserstraßen kann der nachfolgenden Tabelle 3 entnommen werden.

Die Entwicklung der Zustandsnoten der Kanalbrückenanlagen der WSV kann nicht statistisch ausgewertet werden, da auch hier – wie bereits in der Antwort zu Frage 2 erörtert – die Bewertungsmethodik 2009 umgestellt wurde.

Tabelle 3:

Bezugsjahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1,0 - 1,4 sehr guter Bauwerkszustand	5%	3%	2%	2%	1%	2%	1%
1,5 - 1,9 guter Bauwerkszustand	17%	14%	12%	11%	9%	7%	5%
2,0 - 2,4 befriedigender Bauwerkszustand	49%	48%	49%	49%	49%	49%	52%
2,5 - 2,9 ausreichender Bauwerkszustand	27%	32%	32%	33%	33%	34%	33%
3,0 - 3,4 nicht ausreichender Bauwerkszustand	2%	3%	4%	4%	5%	6%	7%
3,5 - 4,0 ungenügender Bauwerkszustand	0%	0%	1%	1%	2%	2%	2%