

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 18/8312 –**

Zustand der Schleusen, Wehre und Brücken an Bundeswasserstraßen in Süddeutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) 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, 2 Schiffshebewerke, 307 Wehranlagen, 354 Düker, 1 300 Straßen- und Bahnbrücken, 40 Kanalbrücken, 2 Talsperren, 4 Sturmflutsperrwerke und 2 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.

Die Fragen dieser Kleinen Anfrage beziehen sich auf die für den Güterverkehr relevanten Binnenschifffahrtsstraßen der WSV in Süddeutschland. 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 Donau, Main, Neckar und Main-Donau-Kanal sind dringend sanierungsbedürftig, sanierungsbedürftig oder müssen ersetzt werden (Zustandskategorie oder Zustandsnote mit jeweiliger Erläuterung, bitte nach Flussabschnitt bzw. Wasserstraßenabschnitt tabellarisch 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 folgende Tabelle 1.

Tabelle 1:

	Schiffsschleusenanlagen			
	Anzahl insgesamt	Baujahr	davon Zustandsnote 3 + 4	Maßnahmen
Donau	6	1928 - 1993	6	Grundinstandsetzung Schleuse Kachlet Instandsetzungen
Main	34	1918 - 1980	33	Ersatzneubau Staustufe Obernau Instandsetzungen
Main-Donau-Kanal	16	1964 - 1991	16	Ersatzneubau Schleuse Erlangen und Kriegensbrunn Instandsetzungen
Neckar	27	1925 - 1968	26	Instandsetzung und Verlängerung Ersatzneubau von zwei Schleusenkammern

	Wehranlagen			
	Anzahl insgesamt	Baujahr	davon Zustandsnote 3 + 4	Maßnahmen
Donau	6	1927 - 1993	6	Grundinstandsetzung Wehr Kachlet Instandsetzungen
Main	34	1925 - 1988	33	Grundinstandsetzung Wehr Viereth
Main-Donau-Kanal	3	1963 - 1981	3	Instandsetzungen
Neckar	27	1915 - 1966 (26), 2011 (1)	25	Grundinstandsetzung und Neubau

2. Wie haben sich die Zustandskategorien der Schleusen und Wehre an den Bundeswasserstraßen Donau, Main, Neckar und Main-Donau-Kanal 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 sechs Jahre, so dass die gefragte statistische Auswertung bei einem noch nicht überall abgeschlossenen Bewertungszyklus nicht möglich ist.

3. Welche Schleusen an den Bundeswasserstraßen Donau, Main, Neckar und Main-Donau-Kanal 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.

4. Welche Brücken im Zustandsbereich der WSV an den Bundeswasserstraßen Donau, Main, Neckar und Main-Donau-Kanal 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 Bahn-, Kanal- oder Straßenbrücke, bei Straßenbrücken bitte jeweils durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke unter Ausweisung des Schwerlastverkehrsanteils)?

Die Frage 4 wird mit folgender 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:

Brücken								
	Anzahl insgesamt	Baujahr			davon Zustandsnote 3 - 4			Maßnahmen
		Straßen- brücken	Bahn- brücken	Kanal- brücken	Straßen- brücken	Bahn- brücken	Kanal- brücken	
Donau	8	1928-84	-	-	1	-	-	Instandsetzung
Main	8	1940-90	-	-	1	-	-	z.Zt. Ersatzneubau
Neckar	15	1925-96	-	-	-	-	-	
Main-Do- nau-Kanal	54	1962- 2003		1969-76	4	-	-	Instandsetzung

5. Wie haben sich die Zustandskategorien der Brücken im Zustandsbereich der WSV an den Bundeswasserstraßen Donau, Main, Neckar und Main-Donau-Kanal 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.

Tabelle 3:

Bezugsjahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1,0 - 1,4 sehr guter Bauwerkszustand	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
1,5 - 1,9 guter Bauwerkszustand	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2,0 - 2,4 befriedigender Bauwerkszustand	13%	13%	13%	13%	13%	0%	0%	0%
2,5 - 2,9 ausreichender Bauwerkszustand	50%	63%	63%	63%	63%	88%	100%	100%
3,0 - 3,4 nicht ausreichender Bauwerkszustand	38%	25%	25%	25%	25%			
3,5 - 4,0 ungenügender Bauwerkszustand	0%	0%	0%	0%	0%	13%	0%	0%

6. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über den Zustand der im Ausland befindlichen Schleusen am Rhein (insbesondere Schweiz, Frankreich), und inwieweit werden Maßnahmen an Schleusen im Aufgabenbereich der WSV mit Behörden angrenzender Länder abgestimmt?

Ein formalisiertes Bewertungsverfahren der französischen und schweizerischen Oberrheinschleusen in gleicher Weise wie für die Anlagen der WSV ist nicht bekannt.

Aktuelle und geplante Maßnahmen an den Schleusen werden mit den zuständigen Behörden der angrenzenden Länder regelmäßig jährlich besprochen.