

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/17398 –

Anheben der Brücken an deutschen Wasserstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Binnenschiff ist im Vergleich mit dem LKW und der Bahn der umweltfreundlichste Verkehrsträger und kann damit maßgeblich dazu beitragen, die Klimaziele zu erreichen (<https://www.rewway.at/de/das-binnenschiff-ein-umweltfreundlicher-verkehrstrager/>). Dafür ist eine bestmögliche Wasserstraßeninfrastruktur maßgeblich. Eine natürliche Begrenzung stellen in diesem Zusammenhang Brücken dar. Sie können beispielsweise verhindern, dass Containerschiffe ihre Container zweilagig stapeln können. Das mindert die Kapazität nachhaltig.

Auf der Regionalkonferenz „Wasserstraßen im Ruhrgebiet“ in Duisburg sagte der Parlamentarische Staatssekretär beim damaligen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Enak Ferlemann, dass für die Anhebung von Brücken über die Kanäle in Nordrhein-Westfalen und im Ruhrgebiet sowie die Instandsetzung der maroden Schleusen, Düker und Wehre sowie die Vertiefung des Rheins 2 Mrd. Euro zur Verfügung stünden. Außerdem kündigte er angesichts des Personal- beziehungsweise Ingenieurmangels in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) an, neben den geplanten Neueinstellungen ein zusätzliches Planungsteam aus anderen Bundesländern mit bis zu zehn Ingenieuren ins Revier zu entsenden, um die WSV in Nordrhein-Westfalen zu unterstützen (<https://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/umfassende-investitionen-in-die-wasserstrassen-im-ruhrgebiet-angekuendigt.html>).

1. Wie viele Brücken überqueren das deutsche Kanalnetz der Bundeswasserstraßen und nach Kenntnis der Bundesregierung jenes der Landeswasserstraßen (bitte getrennt nach Bundeswasserstraßen und Landeswasserstraßen je Bundesland angeben)?

Die Anzahl der querenden Brücken über das deutsche Kanalnetz der Bundeswasserstraßen (ohne freifließende und staugeregelte Bundeswasserstraßen):

Bayern	116
Berlin	130
Brandenburg	178
Mecklenburg-Vorpommern	72
Niedersachsen	364
Nordrhein-Westfalen	379
Sachsen	5
Sachsen-Anhalt	57
Schleswig-Holstein	36
Summe:	1337

Im Übrigen liegen der Bundesregierung zu den Landeswasserstraßen keine eigenen Informationen vor.

2. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse dazu vor, wie viele davon angehoben werden müssten, um zwei Lagen Container zu transportieren (bitte die einzelnen Bauwerke benennen), und wenn ja, welche?
4. Wie viele Brücken im deutschen Kanalnetz sollen nach gegenwärtiger Planung angehoben werden, um zwei Lagen Container transportieren zu können (bitte die einzelnen Bauwerke benennen)?
5. Wann wird das Anheben dieser Brücken nach Ansicht der Bundesregierung abgeschlossen sein?
6. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse dazu vor, an welchen Stellen im deutschen Kanalnetz es sinnvoll ist, Brücken anzuheben (bitte die einzelnen Bauwerke benennen), und wenn ja, welche?

Die Fragen 2, 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für einen uneingeschränkten zweilagigen Containerverkehr auf der Wasserstraße ist eine Durchfahrtshöhe von 5,25 m über dem höchsten Bezugswasserstand erforderlich. Im Kernnetz müssten ca. 430 Brücken angehoben werden. Bei geringeren Durchfahrtshöhen (ca. ab 4,60 m) kann ein zweilagiger Containerverkehr ggf. mit Hilfe von Ballastierung bereits durchgeführt werden (sog. eingeschränkter zweilagiger Containerverkehr). Eine vorgezogene Anhebung von Brücken (vor der entsprechenden Ersatzinvestitionsmaßnahme), ist sinnvoll, wenn die Befahrbarkeit einer Relation signifikant verbessert wird und die Maßnahme wirtschaftlich ist. Im gesamten Kernnetz der Bundeswasserstraßen wird entsprechend der Anforderung der europäischen TEN-Leitlinien die Herstellung mindestens der Durchfahrtshöhe für den uneingeschränkten zweilagigen Containerverkehr im Zuge erforderlicher Ersatzinvestitionen angestrebt. In Einzelfällen ist auch die Hebung des Überbaus und Anpassung der Widerlager und Rampen möglich. Bei Anpassungsmaßnahmen der querenden Verkehrsträger (insbesondere Eisenbahnbrücken) wird die Herstellung der Mindestdurchfahrtshöhe auf der Wasserstraße gefordert. Spätestens wenn ein Brückenersatz notwendig ist, wird im Kernnetz eine Durchfahrtshöhe von 5,25 m für einen uneingeschränkten zweilagigen Containerverkehr hergestellt.

Im Zuge des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 wurde für ausgesuchte Relationen eine beschleunigte Herstellung der Durchfahrtshöhe von 5,25 m durch vorgezogenen Ersatz von Brücken und Brückenhebungen untersucht. Dabei konnte auf keiner der untersuchten Relationen hierfür eine Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden. Im Hinblick auf die Bedeutung der Brückenhebung wurde das Projekt „Ausbau des WDK bis Marl und Ersatzneubau der Großen

Schleusen“ um den Zusatz „sowie Brücken an deutschen Wasserstraßen“ ergänzt.

3. Wie viele Brücken im deutschen Kanalnetz wurden bereits in den letzten fünf Jahren angehoben, damit zwei Lagen Container transportiert werden können (bitte die einzelnen Bauwerke benennen)?

Datteln-Hamm-Kanal	Straßenbrückenanlage Bergstraßen-Brücke Nr. 459
Dortmund-Ems-Kanal	Straßenbrückenanlage Lengericher Damm-Brücke Nr. 102
Dortmund-Ems-Kanal	Straßenbrückenanlage Brochterbecker-Brücke Nr. 103
Dortmund-Ems-Kanal	Straßenbrückenanlage Laerer Landweg-Brücke Nr. 77
Dortmund-Ems-Kanal	Fußgängerbrückenanlage Koppelschleusen-Brücke Nr. 171R
Dortmund-Ems-Kanal	Straßenbrückenanlage Schillerstraßen-Brücken Nr. 75
Dortmund-Ems-Kanal	Straßenbrückenanlage Berenbrocker-Brücke Nr. 47
Dortmund-Ems-Kanal	Straßenbrückenanlage Hilter Schleusen-Brücke Nr. 181
Elbe-Lübeck-Kanal	Straßenbrückenanlage über die Schleuse Büssau
Ems-Seitenkanal	Straßenbrückenanlage Fe8, Ems-Seitenkanal
Rhein-Herne-Kanal	Straßenbrückenanlage Gartroper Straßen-Brücke Nr. 308
Wesel-Datteln-Kanal	Straßenbrückenanlage Hervester-Brücke Nr. 423

7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse dazu vor, wie hoch die Kosten insgesamt wären, um die Brücken im deutschen Kanalnetz anzuheben, und wenn ja, welche?

Das entsprechende Investitionsvolumen ist abhängig von den örtlichen Randbedingungen und insbesondere von den Einflüssen auf die Verkehrsfunktion des kreuzenden Verkehrsweges.

8. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse dazu vor, wie das Potenzial für mehr Binnenschiffsverkehr einzuschätzen ist, wenn die Brücken im deutschen Kanalnetz angehoben werden, und wenn ja, welche?

Nach der für den BVWP 2030 zugrunde gelegten Verkehrsprognose 2030 werden nur geringe Zuwächse im Bereich der Container für das Westdeutsche Kanalnetz erwartet. Größere Zuwächse für 2030 sind für den Mittellandkanal und den Elbe-Seitenkanal zu verzeichnen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

9. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse dazu vor, wie viele zusätzliche Stellen nötig wären, um die Brücken im deutschen Kanalnetz anzuheben, und wenn ja, welche?

Die Anzahl von zusätzlich erforderlichen Stellen ist abhängig vom Zeitrahmen, in dem die jeweilige Maßnahme umgesetzt werden soll, Fragen der Standardisierung und der Art der Vergabe.

10. Wie viele zusätzliche Stellen sind aus Sicht der Bundesregierung nötig, um die Brücken in Nordrhein-Westfalen anzuheben (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Der tatsächliche Zeitplan wird maßgeblich von den Maßnahmen an einzelnen Brückenbauwerken bestimmt, welche einen hohen bautechnischen bzw. baube-

trieblichen Komplexitätsgrad (z. B. Bahnbrücken) aufweisen. Für eine zeitgerechte Realisierung der in Nordrhein-Westfalen (NRW) anstehenden Ersatzinvestitionen an Brücken sind ca. 20 zusätzliche Ingenieurstellen zu besetzen.

11. Wurde das vom Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann angekündigte zusätzliche Planungsteam (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) aus anderen Bundesländern bereits nach Nordrhein-Westfalen verlegt?
12. Wenn nein, wann soll dies geschehen?
13. Aus welchen Bundesländern soll das vom Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann angekündigte Planungsteam abgezogen werden?
14. Was passiert mit den Projekten, an denen das Planungsteam gearbeitet hat?

Die Fragen 11 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In 2019 wurden aus dem Planungsteam in Schleswig-Holstein die Stellen für systemkritische Maßnahmen (dringliche Ersatzmaßnahmen) zum Erhalt der Infrastruktur im Westdeutschen Kanalnetz nach NRW verlegt. Die betroffenen Projektplanungen wurden zeitlich angepasst.