

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Sauter, Bernd Reuther, Alexander Müller, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/19824 –**

Instandsetzung der Seeschleuse Wilhelmshaven

Vorbemerkung der Fragesteller

Wilhelmshaven ist seit Gründung der Deutschen Marine der größte und bedeutendste Marinestandort Deutschlands. Außerdem ist der Marinestützpunkt Heppenser Groden einer der größten Marinestützpunkte Westeuropas. Von hier aus gehen die seegehenden Einheiten in den weltweiten Einsatz. Darüber hinaus gewährleistet das Marinearsenal die ständige Einsatzbereitschaft der schwimmenden Einheiten. Der Marinestandort Wilhelmshaven umfasst acht Marineanlagen sowie 36 Bundeswehrdienststellen einschließlich des Logistikzentrums der Bundeswehr, das die logistische Schaltstelle der Teilstreitkräfte Heer, Luftwaffe und Marine darstellt. Die Bundeswehr investiert dort kontinuierlich in Infrastruktur und Gebäude, wodurch sie für die regionale Wirtschaft ein außerordentlich wichtiger Auftraggeber ist (<https://www.wilhelmshaven.de/Themen/Bundeswehr.php>).

Die Seeschleuse Wilhelmshaven in Wilhelmshaven ist eine Doppelschleuse und war vormals zweitgrößte Schleuse der Welt. Sie wird auch „4. Einfahrt“ genannt. Über die Innenjade verbindet die Seeschleuse den Neuen Vorhafen mit den inneren Bereichen des Hafens sowie dem Ems-Jade-Kanal. Seegehende Einheiten müssen sie passieren, um das Marinearsenal zu erreichen bzw. zu verlassen.

Die Seeschleuse in Wilhelmshaven soll bereits seit längerer Zeit saniert werden. Nach neuesten Medienberichten wird der Neubau von drei Schleusentoren einer Sanierung vorgezogen. Die Seeschleuse soll bis 2031 wieder vollständig einsatzbereit sein. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) äußerte sich dazu wie folgt: „Wir wissen, dass es bis zum Jahr 2031 noch ein langer Zeitraum ist. Deshalb sind alle Beteiligten bemüht, die Maßnahme so schnell wie möglich umzusetzen. Allerdings sind die vergabe- und haushaltrechtlichen Vorgaben einzuhalten. Wir suchen daher nach Möglichkeiten, die veranschlagte Bauzeit noch weiter zu optimieren“ (https://lokal26.de/wilhelmshaven/wilhelmshaven-ministerien-stimmen-neubau-zu-seeschleuse-soll-sechs-jahre-frueher-fertig-sein_a_50,7,237108139.html).

1. Seit wann sind die Mängel an der Seeschleuse Wilhelmshaven der WSV bekannt, und wann hat die Bundesregierung Mittel zur Instandsetzung bereitgestellt?

Mit der Bauwerksprüfung im Jahre 2000 wurden erste Mängel in der tragenden Konstruktion der Schleusentore festgestellt und erste Planungsschritte für eine langfristig erforderliche Instandsetzung eingeleitet. Die Entwurf-Haushaltsunterlage wurde im Dezember 2003 genehmigt und mit Beginn der Ausgaben für den notwendigen Neubau des fünften Schleusentores erstmals 2005 in den Bundeshaushalt eingestellt.

2. Welche Mängel bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung heute an der Seeschleuse Wilhelmshaven?

Es handelt sich in der tragenden Konstruktion um Mängel, die aufgrund der nicht mehr möglichen turnusmäßigen Dockung der Tore infolge Salzwasserbelastung entstehen und sich verstärken:

- Korrosionsschäden sowie Materialauswaschungen in der Stahlstruktur im Unterwasserbereich und im Bereich der Wasserwechselzone
- Leckagen der Ballastzellen sowie der Peil- und Hüllrohre
- Undichtigkeiten der Abschottungen zwischen den Ballastzellen durch Verschleiß und Alterung der Schotttüren
- Undichtigkeiten der horizontalen und vertikalen hölzernen Dichtbalken, verursacht durch Muschelfraß, Verschleiß und Alterung
- Strukturschäden der Befestigungselemente der hölzernen Dichtbalken, verursacht durch Korrosion und an der Unterwassertorführung/dem Torwagen
- Schwergängigkeit bzw. Blockade der beweglichen Bauteile im Unterwasserbereich.

Durch eine regelmäßige Bauwerksüberwachung wird der sichere Weiterbetrieb der Seeschleuse gewährleistet.

3. Wie oft, und für wie lange jeweils kam es nach Kenntnis der Bundesregierung zu einer Vollsperrung der Seeschleuse Wilhelmshaven seit 2015?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Vollsperrungen der Schleuse hinsichtlich der Erreichbarkeit des Marinearsenals?
 - a) Inwieweit wurde die Einsatzfähigkeit der Deutschen Marine durch die verzögerten Instandsetzungen aufgrund des verspäteten Einlaufens in das Marinearsenal beeinträchtigt?
 - b) Welche seegehenden Einheiten (bitte einzeln benennen) wurden wie oft und wie lange am Verlassen des Marinearsenals gehindert, obwohl sie fertig instandgesetzt waren?

Die Fragen 3 und 6 bis 6b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erste Vollsperrung erfolgte vom 7. bis 24. Oktober 2018.

Die zweite Vollsperrung erfolgte vom 9. bis 12. September 2019.

Die dritte Vollsperrung erfolgte vom 21. bis 26. September 2019.

Die ersten beiden Vollsperrungszeiträume wurden von dem für den Betrieb der Schleuse zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Weser-Jade-

Nordsee mit den Hafenkapitänen abgestimmt. Der letztgenannte Vollsperrungszeitraum war bedingt durch einen technischen Defekt der Schleuse und somit nicht vorhersehbar. Die Einsatzfähigkeit der Marine und des Marinearsenals wurde durch die Vollsperrungen der Seeschleuse nicht beeinträchtigt.

4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der wirtschaftliche Schaden der Hafenvirtschaft durch die Vollsperrungen seit 2015?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

5. Welche Bedeutung hat nach Ansicht der Bundesregierung die Seeschleuse Wilhelmshaven für die maritime Wirtschaft und die Deutsche Marine?

Die Seeschleuse des Marinestützpunktes Heppenser Groden ist die einzige Zugangsmöglichkeit in den Binnenhafen von Wilhelmshaven. Die Schleusanlage gehört zur Deichlinie und dient gleichsam dem Hochwasserschutz.

7. Wie viel Planungspersonal ist bei der WSV mit dem Neubau der Schleusentore der Seeschleuse Wilhelmshaven betraut?
8. Wie viel Personal ist nach Kenntnis der Bundesregierung beim federführenden Neubauamt Hannover mit der Vergabe betraut?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der WSV bzw. im Neubauamt sind derzeit drei Mitarbeiter für den Neubau der Schleusentore tätig.

9. Muss für den Neubau der Seeschleuse Wilhelmshaven weiteres Personal bei der WSV und dem Neubauamt Hannover angestellt werden?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wie viel (bitte nach Besoldungsstufe auflisten)?
10. Wann soll die Ausschreibung für die drei Schleusentore beginnen, und bis wann die Vergabe abgeschlossen sein (bitte konkreten Monat mit Jahr angeben)?
11. Mit welchen Maßnahmen könnte nach Kenntnis der Bundesregierung der Neubau der drei Tore der Seeschleuse Wilhelmshaven beschleunigt werden?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Neubau der Seeschleuse Wilhelmshaven ist nicht geplant, deshalb ist hierfür auch kein Personal erforderlich. Derzeit werden die Planungsleistungen für den Neubau der drei Schiebetore ausgeschrieben. Das sich anschließende Vergabeverfahren für die Bausauführung beginnt voraussichtlich 2024. Möglichkeiten der Parallelisierung der Arbeitsvorgänge für die Vorbereitung der Vergabe werden verstärkt genutzt.

Für die Vergabe und die Bauausführung des Neubaus von drei Schiebetoren sind zwei zusätzliche Stellen mit Besoldungsstufe E 12 erforderlich.

12. Warum reformiert die Bundesregierung die vergabe- und haushaltsrechtlichen Vorgaben nicht dahin gehend, dass Beschaffungen dieser Art zügiger durchgeführt werden können?

Bei Baumaßnahmen dieser Größenordnung ist die Bundesregierung an die Vorgaben in der „Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG“, die in nationales Recht umgesetzt wurde, gebunden. Für Beschaffungen von Bundesbehörden sind die Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung einzuhalten.

13. Sind für den Neubau der Seeschleuse Wilhelmshaven ausreichende Mittel im Bundeshaushalt, besonders hinsichtlich der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung, hinterlegt?

Wenn nein, plant die Bundesregierung, weitere Mittel für den Neubau der Seeschleuse Wilhelmshaven bereitzustellen?

Für die Instandsetzung der Seeschleuse mit dem Einbau der neuen Schleusentore ist haushaltsrechtliche Vorsorge in ausreichendem Umfang getroffen.

14. Wie hoch sind voraussichtlich die Gesamtkosten bis zur Fertigstellung inklusive Einbau der drei neuen Tore?

Die genehmigten Gesamtkosten belaufen sich auf 85.660.000 Euro (Preisstand 2018). Hierin enthalten ist das im Jahr 2007 fertiggestellte fünfte neue Schleusentor mit 12 Mio. Euro.

15. Warum war zuvor die Instandsetzung und nicht die Neubeschaffung der drei Tore geplant, obwohl Letzteres nun sechs Jahre weniger Zeit in Anspruch nehmen soll („Bundesministerien stimmen Neubau zu“, Wilhelmshavener Zeitung vom 22. Januar 2020)?

Wie lange verfolgte man den Plan einer Instandsetzung, bevor man sich für die Neubeschaffung entschied?

Der ursprüngliche Ansatz aus dem Jahre 2002, vier Schleusentore neu zu bauen, wurde nach Prüfung durch den Bundesrechnungshof auf Basis einer überarbeiteten Wirtschaftlichkeitsberechnung in die Instandsetzung der vier Tore und den Neubau eines fünften Tores überführt. Der Neubau des fünften Tores wurde 2007 abgeschlossen und in Betrieb genommen.

Aufgrund technischer Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Grundinstandsetzung, der sich verschlechternden Umweltbedingungen und der mit Blick auf einen zunächst geplanten Ersatz zum Teil zurückgestellten Unterhaltung der verbliebenen Tore wurde im Jahre 2019 gemeinsam mit dem BMVg entschieden, drei Tore neu zu bauen. Der Planungsauftrag konnte daraufhin unverzüglich erteilt werden.

16. Muss aufgrund der geringen Größe der hiesigen Neuen Jadewerft der Firma Lürssen für die schnelle Reparatur vor Ort noch ein zusätzliches Schwimmdock beschafft werden?
- a) Wenn ja, bis wann soll die Vergabe erfolgen?
 - b) Wenn ja, bis wann soll das neue Schwimmdock einsatzfähig sein?
 - c) Wenn ja, wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten der Beschaffung?
 - d) Wenn nein, worauf stützt die Bundesregierung die Annahme, dass die Neue Jadewerft ausreichend groß ist und kein neues Schwimmdock erforderlich ist?

Die Fragen 16 bis 16d werden gemeinsam beantwortet.

Die vorhandenen Dockmöglichkeiten verfügen nicht über die erforderlichen Abmessungen, um die Schleusentore mit 9 m Tiefgang bearbeiten zu können.

Eine entsprechende Empfehlung zum Bau eigener Dockkapazitäten für die Schleusentore ist der Bundeswehr zur Entscheidung vorgelegt worden.

17. Bis wann soll die Grundinstandsetzung des ersten Tores abgeschlossen sein (bitte Monat mit Jahr angeben), kann also der nach erheblichen Verzögerungen geplante Termin im Mai 2022 gehalten werden?

Nach derzeitiger Einschätzung wird der Fertigstellungstermin des instandgesetzten und umgebauten Schiebetores im Mai 2022 eingehalten.

