

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/21931 –

Sanierungsbedürftige Schleusen und Wehre

Vorbemerkung der Fragesteller

Kanäle und Flüsse fristen eher ein Schattendasein, obwohl ihre wirtschaftliche Bedeutung enorm ist. Jährlich werden Millionen Tonnen Waren auf ihnen transportiert. Teil dieser wichtigen Infrastruktur sind Schleusen und Wehre, die Flüsse und Kanäle schiffbar machen. Ohne sie würden wichtige Waren nicht in die Industriezentren unseres Landes kommen. Sanierungsbedürftige Schleusen und Wehre sind ein Bremsklotz für Mobilität und Logistik.

Gleichzeitig ist der Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur in bedenkenswertem Zustand. Noch im Jahr 2016 war ein Großteil der Schleusen und Wehre sanierungsbedürftig (<https://www.thb.info/rubriken/single-view/news/fast-all-e-schleusen-sanierungsbeduerftig.html>). Inwieweit sich dieser Zustand geändert hat, ist Gegenstand der Kleinen Anfrage.

1. Wie viele Schleusen und Wehre befinden sich in der Baulast des Bundes?

Im Netz der Bundeswasserstraßen werden von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) 315 Schleusenanlagen, 2 Schiffshebewerke und 307 Wehranlagen betrieben und unterhalten.

2. Wie viele Schleusen und Wehre sind davon sanierungsbedürftig (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?

Im Verkehrsinfrastrukturbericht 2016 Teil Bundeswasserstraßen wurde der Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur umfassend analysiert. Die zu den Bundeswasserstraßen getroffenen grundsätzlichen Aussagen haben weiterhin Gültigkeit.

Die WSV rechnet damit, dass in den nächsten 10 Jahren Ersatzneubauten oder große Grundinstandsetzungen an etwa 18 Prozent des Anlagenbestandes umzusetzen sind. Das betrifft mindestens 50 Schleusenanlagen und 30 Wehranlagen.

3. Welche Schleusen und Wehre sind kurzfristig (5 Jahre), mittelfristig (10 Jahre) und langfristig (20 Jahre) sanierungsbedürftig (bitte einzeln auflisten)?
8. Wie viel kostet nach Ansicht der Bundesregierung die Sanierung aller Schleusen und Wehre?
9. Sind im Bundeshaushalt nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend finanzielle Mittel für die Sanierung der Schleusen und Wehre vorhanden?
11. Welche dieser Vorhaben sind aktuell in der Planung und welche in der Umsetzung?
12. Welche sanierungsbedürftigen Schleusen und Wehre bedürfen eines neuen Planfeststellungsverfahrens (bitte aufschlüsseln)?
13. Bei welchen dieser Schleusen ist das Planfeststellungsverfahren bereits abgeschlossen (bitte aufschlüsseln)?

Die Fragen 3, 8, 9 und 11 bis 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

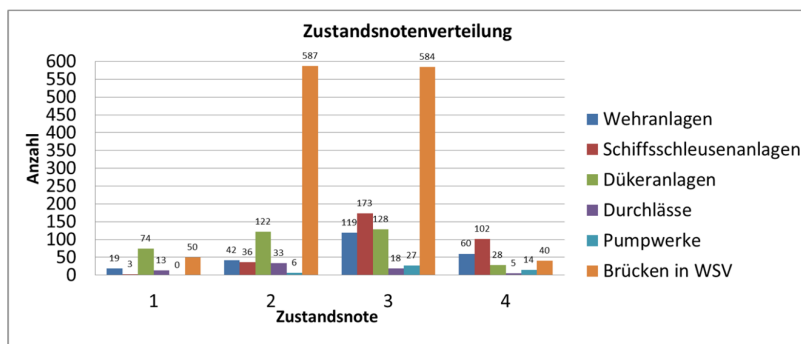
Mit der Veröffentlichung des Investitionsrahmenplans (IRP) im März 2020 wurden für die Bundeswasserstraße die in den kommenden Jahren („kurz- und mittelfristige“) anstehenden Ersatzinvestitionsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen in Teil D aufgelistet. Abrufbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.html>.

Die überwiegende Anzahl bezieht sich auf Maßnahmen an Schleusen und an nicht sperrbaren Wehren als systemkritische Bauwerke, für die die Vorplanungen bereits begonnen wurden, die aber noch nicht im Haushalt veranschlagt sind. Bei einer konstanten Investitionslinie entsteht im IRP-Zeitraum ein Mehrbedarf für Erhaltungsmaßnahmen vor allem an den Schleusen und Wehren je nach Planung. Wegen der Sicherheitsrelevanz hat die Erhaltung von Wehren unabhängig von der Lage im Netz eine höhere Priorität als die Maßnahmen an Schleusen. Bezogen auf das Programm der Maßnahmen an den systemkritischen Bauwerken ist von einem Investitionsvolumen für Maßnahmen von mehr als 1 Mrd. Euro in den nächsten 10 Jahren auszugehen.

Der langfristige Investitionsbedarf an Schleusen und Wehren wird sich auf der Grundlage der aktuellen Bauwerksinspektionsdaten aus dem jeweiligen Verkehrsinfrastrukturbericht ableiten.

4. Welche Zustandsnoten weisen die Schleusen und Wehre auf (bitte nach Zustandsnoten aufschlüsseln)?
5. Welche Zustandsnoten weisen die Schleusen und Wehre durchschnittlich auf?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.



Quelle: Verkehrsinfrastrukturbericht

6. Wie viele Schleusen und Wehre sind älter als 50, 75, 100 und 125 Jahre (bitte aufschlüsseln)?
7. Wie alt sind die Schleusen und Wehre durchschnittlich?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Etwa die Hälfte der Wehranlagen und rd. 60 Prozent der Schleusenanlagen wurde vor 1950 errichtet, etwa 10 % (Wehre) bis 20 Prozent (Schleusen) vor 1900.

10. Wie lange dauert es nach Ansicht der Bundesregierung, bis alle Schleusen und Wehre saniert wurden?

Die Erhaltung der Schleusen und Wehre ist eine fortwährende Aufgabe der WSV.

14. Was ist der aktuelle Stand an den sanierungsbedürftigen Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal?
15. Bis wann sollen die Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals saniert sein, und wie sieht der Zeitplan aus?
16. Was kostet die Sanierung der Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal?
17. Stehen für die Sanierung der Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal genügend finanzielle Mittel zur Verfügung?

Die Fragen 14 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Arbeiten an den Standorten Dorsten, Ahsen und Datteln sind abgeschlossen. Bis 2025 werden die „Kleinen Schleusen“ an den Standorten Friedrichsfeld, Hünxe und Flaesheim grundinstandgesetzt.

Die voraussichtlichen Gesamtausgaben für die Maßnahme betragen ca. 70 Mio. Euro.

Derzeit laufen die vorbereitenden Untersuchungen zur Erstellung eines Sanierungskonzeptes für die Sanierung Nischenpoller („Große Schleusen“). Die Sanierung erfolgt voraussichtlich ab 2022. Die voraussichtlichen Gesamtausgaben für die Maßnahme liegen noch nicht vor.

Derzeit wird Projektorganisation in der WSV für das Projekt W 23 nach Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau aufgebaut. Ein konkreter Zeitplan für die Maßnahme befindet sich in der Erarbeitung.

Die voraussichtlichen Gesamtausgaben werden im BVWP mit 646 Mio. Euro angegeben.

18. Sind weitere Planstellen eingeplant, die sich mit der Sanierung der Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal befassen?

Die Einwerbung weiterer Stellen über die im Haushalt 2020 zugewiesenen hinaus ist derzeit nicht vorgesehen.

19. Gibt es seitens der Bundesregierung Erkenntnisse über Engpässe bei der Rohstoffanlieferung bzw. bei den Warentransporten an den Industriestandorten entlang des Wesel-Dattel-Kanals durch die Verzögerungen an Schleusen?

Der Bundesregierung sind keine Engpässe bei der Rohstoffanlieferung bzw. bei den Warentransporten an den Industriestandorten entlang des Wesel-Datteln-Kanals durch die Verzögerungen an Schleusen bekannt.

20. Sind weitere Planstellen eingeplant, die sich mit der Umsetzung der Abladeoptimierung Mittelrhein befassen?

Für den Bundeshaushalt 2021 wird ein weiterer Stellenbedarf für die Abladeoptimierung Mittelrhein für notwendig erachtet.

21. Wie haben sich die Planstellen in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Entwicklung Plan-/Stellenbestand der WSV (GDWS inkl. nachg. WSÄ/WNÄ)
- ohne Ersatz(plan)stellen

HH-Jahr	Anzahl Plan/Stellen
2010	12.633,5
2011	12.466,5
2012	12.236,5
2013	11.937,5
2014	11.793,5
2015	11.750,5
2016	11.743,5
2017	11.798,5
2018	11.838,0
2019	11.998,5
2020	12.131,5

22. Wie viele Planstellen sind in der WSV und GDWS unbesetzt (bitte nach Standorten aufschlüsseln)?
23. Bis wann sollen die unbesetzten Stellen nach Kenntnis der Bundesregierung besetzt werden?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Unbesetzte Stellen in der WSV und der GDWS zum Stichtag 01.09.2020 *

Standorte	Stellenbestand	davon temporär unbesetzt
GDWS	1.038,5	12,6 %
WSÄ/WNÄ	10.801,5	9,0 %

*weitere 291,5 Stellen sind für die Anstellung von Anwärtern und Referendaren, für die Übernahme Dualer Studenten, für zu erbringende Kompensationsleistungen und sonstige Planungen vorgesehen.

Für die WSV-Behörden hat die Personalgewinnung besondere Priorität. Allerdings wird dies sowohl durch die aktuelle Ausnahmesituation bedingt durch COVID-19, den demografischen Wandel (überdurchschnittlich hohe Zahl an Personalabgängen durch Renteneintritte) als auch den Fachkräftemangel, deutlich erschwert. Dazu trägt auch die Konkurrenzsituation mit anderen Arbeitgebern des öffentlichen und insbesondere des privaten Bereichs bei. Jedoch scheinen aufgrund der derzeit angespannten wirtschaftlichen Gesamtsituation bedingt durch COVID-19 die Vorteile des öffentlichen Dienstes, wie z. B. „Arbeitsplatzsicherheit“ und „Vereinbarkeit von Beruf und Familie“ wieder stärker in den Vordergrund zu rücken. Somit gewinnt auch der öffentliche Dienst zur Zeit wieder an Attraktivität, wodurch die zeitnahe Besetzung von freien Stellen wahrscheinlich begünstigt wird.

24. Wo sieht die Bundesregierung einen besonders hohen Bedarf an Planstellen zur Sanierung der Schleusen und Wehre?

Die Bundesregierung sieht insbesondere für die Wehre und für die Instandsetzungsprogramme an den Wehren einen Bedarf für die kommenden Personalanmeldungen.

