

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/29064 –**

Zustand der Schleusen, Wehre und Brücken an den Bundeswasserstraßen Rhein, Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Ruhr, Mosel sowie Saar

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Binnenschifffahrt als wichtiges und effizientes Verkehrsmittel vor allem im Güterverkehr ist auch auf eine zuverlässige Infrastruktur angewiesen. Durch ausbleibende Erneuerung hat sich in den vergangenen Jahren an den Bauwerken der Wasserstraßen Rhein, Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Ruhr, Mosel sowie Saar ein Sanierungsstau ergeben. Die Klimakrise mit vermehrten Extremwettern und schwankenden Fahrrinntiefen beeinflussen die Binnenschifffahrt. Gleichzeitig steht sie der Herausforderung, durch Renaturierung, Baumaßnahmen und Hochwasserschutz, auch eine ökologische Durchgängigkeit zu erreichen, gegenüber. Zusätzlich sind auch Ansprüche der europäischen Wasserrahmenrichtlinie bis 2027 zu beachten.

Es ist insofern wichtig, zu erfahren, welche Bausubstanz die Infrastruktur an diesen Bundeswasserstraßen aufweist.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtverwaltung des Bundes (WSV) legt höchste Priorität auf die Maßnahmen zum Erhalt der Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit der Wasserstraßeninfrastruktur.

Hierzu wird eine Vielzahl an Bauwerken regelmäßig von erfahrenen sowie sachkundigen Ingenieurinnen und Ingenieuren untersucht und der aktuelle Bauwerkszustand ermittelt. Auf dieser Grundlage werden zielgerichtet Art und Umfang der erforderlichen Instandsetzungs-, Grundinstandsetzungs- sowie Ersatzmaßnahmen festgelegt.

Im Bereich des Westdeutschen Kanalnetzes, über welches die Häfen und Wirtschaftszentren im Ruhrgebiet mit dem Rhein und den Häfen an Nord- und Ostsee verbunden werden, liegt ein besonderer Schwerpunkt für Instandsetzungs-, Grundinstandsetzungs- sowie Ersatzmaßnahmen. Der Wesel-Datteln-Kanal und

der Rhein-Herne-Kanal bilden die leistungsstarke West-Ost-Magistrale und sind nach dem Rhein die verkehrsreichsten Binnenschiffahrtstraßen Deutschlands. Für Nordrhein-Westfalen hat die Binnenschiffahrt im bundesweiten Vergleich die größte Bedeutung für den Gütertransport. Die Binnenwasserstraßen leisten einen großen Beitrag für die wirtschaftliche und infrastrukturelle Leistungsfähigkeit der dicht besiedelten Rhein-Ruhr-Region.

In den kommenden Jahren ist ein starker Anstieg der Investitionen für Instandsetzungs-, Grundinstandsetzungs- sowie Ersatzmaßnahmen im Westdeutschen Kanalnetz geplant. Der in der Erarbeitung befindliche „Aktionsplan Westdeutsche Kanäle“ wird transparent beschreiben, wann nach heutigem Erkenntnisstand die Planung der einzelnen Projekte und Maßnahmen (Instandsetzungen sowie Grundinstandsetzungen, Ersatzmaßnahmen, Ausbaumaßnahmen mit kombiniertem Ersatzanteil) aufgenommen werden und der Bau nach gegenwärtiger Planung abgeschlossen sein kann. Der Aktionsplan fußt auf ca. 200 Einzelprojekten. Zur Umsetzung ist ein durchschnittlicher jährlicher Mitteleinsatz von ca. 150 Mio. Euro erforderlich.

Am Rhein existieren Schleusen, Wehre und Brücken im Zuständigkeitsbereich der WSV lediglich im Bereich des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) Oberrhein (Schleuse Iffezheim, Schleuse Breisach). Die überwiegende Anzahl der am Oberrhein gelegenen Staustufen befinden sich auf französischem Hoheitsgebiet. Zusammenfassend besteht am Rhein, insbesondere aufgrund der relativ geringen Anlagendichte, tendenziell ein geringerer Umfang an notwendigen Instandsetzungen betreffend Schleusen- und Wehranlagen.

1. Welche Schleusen und Wehre an den Bundeswasserstraßen Rhein, Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Ruhr, Mosel sowie Saar sind dringend sanierungsbedürftig oder müssen ersetzt werden (Zustandskategorie oder Zustandsnote mit jeweiliger Erläuterung, bitte nach Flussabschnitt bzw. Wasserstraßenabschnitt tabellarisch sowie jeweiliges Baujahr angeben)?

Nach der Systematik der Ermittlung der Zustandsnoten ist der schlechteste Zustand eines einzelnen Bauteils der Anlage maßgebend. Die Zustandsnote sowie das Alter der Anlagen sind Indikatoren für die Notwendigkeit einer Maßnahme. Der Maßnahmenumfang und die Sanierungswürdigkeit müssen untersucht und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit bewertet werden.

Im Investitionsrahmenplan 2019 bis 2023 sind für die Bundeswasserstraßen in Teil D die in den kommenden Jahren (kurz- und mittelfristige) anstehenden Ersatzinvestitionsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen aufgelistet. Dazu zählen auch die Maßnahmen an Rhein, Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Ruhr, Mosel und Saar. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen (abrufbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.html>).

Einen Überblick über die Zustandsnoten und das Alter sowie größere Maßnahmen an den Schiffsschleusenanlagen gibt die folgende Tabelle. Zustandsnote 3 oder 4 deutet auf einen ausreichenden bis ungenügenden Zustand. Die Anzahl der tatsächlich notwendigen Maßnahmen können daraus nicht gefolgert werden.

Bundeswasserstraße	sanierungsbedürftige Schiffsschleusenanlagen		
	Anzahl der Schleusen mit Zustandsnoten 3 und 4	Baujahr	Maßnahmen
Rhein	2	1965 – 1977	Modernisierung: Iffezheim
Rhein-Herne-Kanal	5	1914 – 1994	Ersatzneubau: Wanne-Eickel/Nord (außer Betrieb) Instandsetzungen: Duisburg-Meiderich, Oberhausen/Nord u. Süd, Gelsenkirchen/Nord u. Süd, Wanne-Eickel/Süd, Herne-Ost/Nord u. Süd
Wesel-Datteln-Kanal	6	1928 – 1970	Grundinstandsetzungen: Kleine Schleusen Friedrichsfeld, Hünxe, Flaesheim; Instandsetzungen: Große Schleusen Friedrichsfeld, Hünxe, Dorsten, Flaesheim, Ahsen u. Datteln sowie Kleine Schleusen Ahsen, Datteln u. Dorsten; Ersatzneubauten (BVWP 2030): Große Schleusen Friedrichsfeld, Hünxe, Flaesheim, Ahsen, Dorsten u. Datteln
Datteln-Hamm-Kanal	2	1914 – 1934	Instandsetzungen: Hamm u. Werries
Ruhr	2	1926 – 1927	Instandsetzungen: Ruhrschleusen Raffelberg u. Duisburg
Mosel	0		
Saar	0		

Einen Überblick über die Zustandsnoten und das Alter sowie größere Maßnahmen an den Wehranlagen gibt die folgende Tabelle:

Bundeswasserstraße	sanierungsbedürftige Wehranlagen		
	Anzahl Zustandsnoten 3 und 4	Baujahr	Maßnahmen
Rhein	1 *	1977	
Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal	Keine Wehranlagen vorhanden		
Ruhr	2	1942 – 2006	Grundinstandsetzung: Ruhrwehr Duisburg Instandsetzung: Ruhrwehr Raffelberg

Bundeswasserstraße	sanierungsbedürftige Wehranlagen		
	Anzahl Zustandsnoten 3 und 4	Baujahr	Maßnahmen
Mosel	1	1943 – 1951	Sanierung und Ersatzneubau: Wehr Koblenz
Saar	2	1863 – 1963	Grundinstandsetzung: Wehr Güdingen Grundinstandsetzung o. Ersatzneubau: Wehr Lisdorf

*) Wehr Iffezheim: Die Pflicht zur Unterhaltung und Erneuerung liegt beim Betreiber RKI GmbH/EnBW AG, der selbst Bauwerksinspektionen durchführt.

2. Wie haben sich die Zustandskategorien der Schleusen und Wehre an den Bundeswasserstraßen Rhein, Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Ruhr, Mosel sowie Saar 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 im Jahr 2009 geändert, sodass der Bewertungszyklus sechs Jahre beträgt.

Eine umfassende wasserstraßenbezogene Auswertung zur Veränderung der entsprechenden Zustandsnoten der einzelnen Kategorien innerhalb der letzten Jahre befindet sich in der Erarbeitung.

Einen Überblick über die neu hinzugekommenen Bauwerke gibt nachfolgende Tabelle:

Bundeswasserstraße	Verkehrsfreigabe	Neu hinzugekommene Bauwerke
Ruhr	2006	Ruhrwehr Raffelberg
Mosel	2014	Schiffsschleuse Fankel, 2. Schleusenammer
	2020	Schiffsschleuse Zeltingen, 2. Schleusenammer
	vsl. 2021	Schiffsschleuse Trier, 2. Schleusenammer

3. Welche Schleusen an den Bundeswasserstraßen Rhein, Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Ruhr, Mosel sowie Saar 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 Schiffsschleusenanlagen komplett gesperrt.

4. Welche Brücken im Zustandsbereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) an den Bundeswasserstraßen Rhein, Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Ruhr, Mosel sowie Saar sind dringend 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 des Schwerlastverkehrsanteils ausweisen)?

Bundeswasserstraße	Sanierungsbedürftige Brücken					
	Baujahr			Zustandsnote 3 – 4		
	Straßenbrücken	Bahnbrücken	Kanalbrücken	Straßenbrücken	Bahnbrücken	Kanalbrücken
Rhein	-	-	-	-	-	-
Rhein-Herne-Kanal	1949 – 2016	1977	-	12	-	-
Wesel-Datteln-Kanal	1951 – 2015	-	-	10	-	-
Datteln-Hamm-Kanal	1917 – 2017	1917	-	1	-	-
Ruhr	1956 – 1985	-	-	-	-	-
Mosel	-	-	-	-	-	-
Saar	1981 – 1997	-	-	-	-	-

Die Ergebnisse der Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf der Seite der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) veröffentlicht (abrufbar unter: https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html).

5. Wie haben sich die Zustandskategorien der Brücken im Zustandsbereich der WSV an den Bundeswasserstraßen Rhein, Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Ruhr, Mosel sowie Saar 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 entnommen werden. Hier ist der aktuelle Prüfzyklus von sechs Jahren abgebildet.

Bezugsjahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1,0 – 1,4 sehr guter Bauwerkszustand	5 %	6 %	0 %	3 %	0 %	2 %	0 %
1,5 – 1,9 guter Bauwerkszustand	9 %	15 %	4 %	8 %	6 %	2 %	5 %
2,0 – 2,4 befriedigender Bauwerkszustand	27 %	30 %	33 %	33 %	40 %	24 %	31 %
2,5 – 2,9 ausreichender Bauwerkszustand	36 %	28 %	35 %	27 %	29 %	36 %	33 %
3,0 – 3,4 nicht ausreichender Bauwerkszustand	16 %	17 %	24 %	27 %	19 %	27 %	24 %
3,5 – 4,0 ungenügender Bauwerkszustand	7 %	4 %	4 %	2 %	6 %	9 %	7 %

Die Prozentsätze beziehen sich auf die jährlich durchgeführten Prüfungen.

