

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller,
Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/30650 –**

Zustand der Schleusen, Wehre und Brücken an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inklusive Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Weser

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 Mittellandkanal (inklusive Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Weser ein Sanierungsstau ergeben. Den Erhaltungsbedarf der Bundeswasserstraßen hat die Bundesregierung für die kommenden Jahre mit ca. 300 Mio. Euro pro Jahr prognostiziert (vgl. <https://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/verbaende-fordern-auskoemmliche-finanzierung-der-wasserstrasse.html>). Die Klimakrise mit vermehrten Extremwettern und schwankenden Fahrrinntiefen sind für die Binnenschifffahrt besondere Herausforderungen. Gleichzeitig steht sie den Herausforderungen des Klima- und Umweltschutzes, der Renaturierung, des Hochwasserschutzes und der Verbesserung der ökologischen Durchgängigkeit gegenüber. Zusätzlich sind auch Ansprüche der europäischen Wasserrahmenrichtlinie bis 2027 zu beachten.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung 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 erfahrenem, sachkundigem Ingenieurpersonal untersucht und der aktuelle Bauwerkszustand ermittelt. Auf dieser Grundlage werden zielgerichtet Art und Umfang der erforderlichen Instandsetzungs-, Grundinstandsetzungs- sowie Ersatzmaßnahmen festgelegt.

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 Westdeut-

sche 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.

An der Dortmund-Ems-Kanal-Nordstrecke investiert der Bund für den Ersatz von fünf Schleusenbauwerken in modernen Abmessungen ca. 630 Mio. Euro. Derzeit sind drei von insgesamt fünf Schleusenbauwerken gleichzeitig im Bau – ein Positivbeispiel für die erfolgreiche Umsetzung eines komplexen wasserbaulichen Großprojekts.

1. Wie haben sich die Zustandskategorien bzw. Zustandsnoten der Schleusen und Wehre an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inklusive Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Weser in den Jahren 2009 bis 2020 entwickelt (Zustandskategorie oder Zustandsnote mit jeweiliger Erläuterung, bitte nach Flussabschnitt bzw. Wasserstraßenabschnitt tabellarisch darstellen und jeweiliges Baujahr angeben und die Entwicklung jahresscheibengenau darstellen)?

Die Systematik der Ermittlung der Zustandsnoten berücksichtigt den schlechtesten Zustand eines Bauteils der Anlage und beschreibt nicht den Zustand des Gesamtbauwerks. Die Zustandsnote sowie das Alter der Schleusenanlagen sind Indikatoren für die Notwendigkeit einer Maßnahme, lassen jedoch keine Rückschlüsse auf den Maßnahmenumfang (Reparatur, Instandsetzung, Ersatz) zu.

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

Für weitere Informationen wird auf das Merkblatt „Schadensklassifizierung an Verkehrswasserbauwerken“ der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) verwiesen (abrufbar unter: https://izw.baw.de/publikationen/merkblaetter/0/BAWMerkblatt_Schadensklassifizierung_an_Verkehrswasserbauwerken_MSV_2018.pdf).

Die Zustandsnoten für die Schiffschleusen und Wehre sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

WaStr.	Objekt	Baujahr	Zustandsnote
Mittellandkanal (MLK)	Schiffsschleusenanlage Sülfeld	1938	4
MLK	Schiffsschleusenanlage Anderten	1928	4
MLK	Schiffsschleusenanlage Hohenwarthe	2003	3,2
MLK/ Stichkanal Osnabrück	Schiffsschleusenanlage Hollage	1915	3,2
MLK/ Stichkanal Osnabrück	Schiffsschleusenanlage Haste	1915	3,2
MLK/ Stichkanal Hannover-Linden	Schiffsschleusenanlage Hannover-Linden	1916	4
MLK/ Stichkanal Hildesheim	Schiffsschleusenanlage Bolzum	2012	2,2
MLK/ Stichkanal Salzgitter	Schiffsschleusenanlage Wedtlenstedt	1940	4

WaStr.	Objekt	Baujahr	Zustandsnote
MLK/ Stichkanal Salzgitter	Schiffsschleusenanlage Üfingen	1940	4
MLK/ Rothenseer Verbindungskanal	Schiffsschleusenanlage Rothensee	2001	3,7
MLK/ Rothenseer Verbindungskanal	Schiffsschleusenanlage Niedrigwasserschleuse Magdeburg	2013	3,2
MLK/ Verbindungskanal Nord zur Weser	Schiffsschleusenanlage Weserschleuse Minden	2017	2,2
MLK/ Verbindungskanal Nord zur Weser	Schiffsschleusenanlage Schachtschleuse Minden	1915	3,2
MLK/ Verbindungskanal Süd zur Weser	Schiffsschleusenanlage Obere Schleuse Minden	1915	3,2
MLK/ Verbindungskanal Süd zur Weser	Schiffsschleusenanlage Untere Schleuse Minden	1925	3,2
Elbe-Seitenkanal (ESK)	Schiffsschleuse Uelzen I	1976	4
Elbe-ESK	Schiffsschleuse Uelzen II	2006	2
Elbe-Lübeck-Kanal (ELK)	Schiffsschleusenanlage Büssau	1900	4
ELK	Schiffsschleusenanlage Krummesse	1900	3,1
ELK	Schiffsschleusenanlage Berkenthin	1900	2,9
ELK	Schiffsschleusenanlage Behlendorf	1900	4
ELK	Schiffsschleusenanlage Donnerschleuse	1900	3
ELK	Schiffsschleusenanlage Witzeze	1900	3
ELK	Schiffsschleusenanlage Lauenburg	2006	1,9
Wehrrarm Lauenburg	Wehranlage Lauenburg	2010	1,7
Wehrrarm Büssau	Wehranlage Büssau	2002	3,1
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	Schiffsschleusenanlage Herbrum	1965	4
DEK	Schiffsschleusenanlage Hilter	1954	3,1
DEK	Schiffsschleusenanlage Düthe	1956	3,1
DEK	Schiffsschleusenanlage Bollingerfähr	1953	3,2
DEK	Schiffsschleusenanlage Varloh	1956	3,1
DEK	Schiffsschleusenanlage Meppen	1953	4
DEK	Schiffsschleusenanlage Hüntel	1919	3,1
DEK	Schiffsschleusenanlage Gleesen	1898	4
DEK	Schiffsschleusenanlage Hesselte	1898	3,3
DEK	Schiffsschleusenanlage Bevergern (groß)	1916	3,2
DEK	Schiffsschleusenanlage Rodde	1914	4
DEK	Schiffsschleusenanlage Altenrheine	1974	3,2
DEK	Schiffsschleusenanlage Venhaus	1898	4
DEK	Schiffsschleusenanlage Münster	2014	3,3
DEK	Schiffsschleusenanlage Henrichenburg	1989	4
Küstenkanal	Schiffsschleusenanlage Oldenburg	1928	3,1

WaStr.	Objekt	Bau- jahr	Zustands- note
Küstenkanal	Schiffsschleusenanlage Dörpen	1933	3,1
Küstenkanal	Wehranlage Goldfischdever	1971	3,1
Weser	Schiffsschleusenanlage Bremen	1999	3,2
Weser	Schiffsschleusenanlage Hameln	1933	3,2
Wehrrarm Drakenburg	Wehranlage Drakenburg	1956	4
Schleusenkanal Drakenburg	Schiffsschleusenanlage Drakenburg	1956	4
Wehrrarm Drakenburg	Bootsschleusenanlage Drakenburg	1955	4
Wehrrarm Petershagen	Wehranlage Petershagen	1953	3,3
Schleusenkanal Petershagen	Schiffsschleusenanlage Petershagen	1953	4
Wehrrarm Landesbergen	Wehranlage Landesbergen	1960	4
Schleusenkanal Landesbergen	Schiffsschleusenanlage Landesbergen	1960	4
Wehrrarm Dörverden	Wehranlage Dörverden	1934	4
Schleusenkanal Dörverden	Schiffsschleusenanlage Dörverden Alte Schleuse	1935	4
Schleusenkanal Dörverden	Schiffsschleusenanlage Dörverden Neue Schleuse	2013	4
Wehrrarm Schlüsselburg	Wehranlage Schlüsselburg	1956	4
Schleusenkanal Schlüsselburg	Schiffsschleusenanlage Schlüsselburg	1956	4
Wehrrarm Langwedel	Wehranlage Langwedel	1958	4
Schleusenkanal Langwedel	Schiffsschleusenanlage Langwedel	1958	4

2. Wie haben sich die Zustandskategorien der Schleusen und Wehre an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inklusive Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Weser seit Einführung einer neuen Bewertungsmethodik gegenüber heute verändert, und welche Bauwerke kamen seitdem zu welchen Zeitpunkten an welchen der o. g. Wasserstraßen neu hinzu?

Für den derzeitigen Zustand der Schleusen und Wehre wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Die Methodik zur Bewertung des Zustands der Schleusen wurde 2009 geändert, ein Bewertungszyklus beträgt sechs Jahre.

Einen Überblick über die neu hinzugekommenen Bauwerke gibt nachfolgende Tabelle. An den nicht aufgeführten Bundeswasserstraßen sind keine Bauwerke neu hinzugekommen.

Bundeswasserstraße	Verkehrsfreigabe	Neu hinzugekommene Bauwerke
Mittellandkanal (RVK)	2013	Schiffschleuse Niedrigwasserschleuse Magdeburg
Mittellandkanal/ Verbindungskanal Nord zur Weser	2017	Schiffschleusenanlage Weserschleuse Minden ¹⁾

RVK = Rothenseer Verbindungskanal

¹⁾ Ersatzneubau für die alte Schachtschleuse

3. Welche Schleusen an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inklusive Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Weser sind gegenwärtig aus welchen Gründen für den Schiffsverkehr gesperrt, wann ist jeweils mit einer Wiedereröffnung zu rechnen, und welche Baumaßnahmen (oder andere Maßnahmen) werden dort zu welchen Kosten (bitte aktuell verausgabte Mittel sowie voraussichtliche Gesamtkosten differenziert darstellen) jeweils durchgeführt?

Einen Überblick über die gegenwärtigen Sperrungen von Schiffsschleusen gibt nachfolgende Tabelle:

Bundeswasserstraße	Sperrzeitraum	Schiffsschleusenanlage	Maßnahme
MLK/ Stichkanal Osnabrück	14.06.21, 6:00 Uhr bis 28.06.21, 6:00 Uhr	Hollage	Bauwerksprüfung Schleusen- und Umlaufverschlüsse inkl. Beseitigung festgestellter Schäden (Umfang max. 25.000 Euro)
MLK/ Stichkanal Osnabrück	14.06.21, 6:00 Uhr bis 28.06.21, 6:00 Uhr	Haste	Bauwerksprüfung Schleusen- und Umlaufverschlüsse inkl. Beseitigung festgestellter Schäden (Umfang max. 25.000 Euro)

4. Wie haben sich die Zustandskategorien der Brücken im Zustandsbereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) an den

Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inklusive Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Weser in den Jahren 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahrescheibengenaue 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 angeben)?

5. Wie haben sich die Zustandskategorien der Brücken im Zustandsbereich der WSV an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inklusive Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Weser 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 Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Einen aktuellen Überblick über die Brücken an den nachgefragten Bundeswasserstraßen einschließlich deren Nutzung, Baujahre und Zustandsnoten gibt nachfolgende Tabelle:

Brücken										
WaStr.	Anzahl insgesamt	Baujahr			davon Zustandsnote 1 – 2			davon Zustandsnote 3 – 4		
		Straßenbrücken	Bahnbrücken	Kanalbrücken	Straßenbrücken	Bahnbrücken	Kanalbrücken	Straßenbrücken	Bahnbrücken	Kanalbrücken
MLK	328	1912-2017	1923-1991	1913-2013	168	1	1	141	3	14
ESK	63	1969-1975	1972-1974	1972-1975	19	2	2	29	3	8
ELK	14	1900-2018	-	-	9	-	-	5	-	-
DEK	142	1936-2019	-	1893-2017	70	-	2	65	-	5
KüK	21	1927-1972	-	-	8	-	-	13	-	-
Weser	32	1937-2012	-	-	13	-	-	19	-	-

KüK = Küstenkanal

Die Entwicklung der Zustandsnoten für die Brücken der WSV an den genannten Bundeswasserstraßen kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Die Bewertungsmethodik für Brücken erfolgt nach DIN 1076 und ist seit dem Jahr 2000 im Wesentlichen unverändert. Hier ist der aktuelle Prüfzyklus von sechs Jahren abgebildet. Die Anzahl der Brücken ist seit dem Jahr 2000 im Wesentlichen unverändert, da es sich bei neuen Brücken i. d. R. um Ersatzneubauten handelt.

Die Prozentsätze beziehen sich auf die jährlich durchgeführten Prüfungen.

Bezugsjahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1,0 – 1,4 sehr guter Bauwerkszu- stand	3 %	0 %	4 %	2 %	6 %	2 %	0 %	3 %	4 %	1 %	4 %	1 %
1,5 – 1,9 guter Bauwerkszu- stand	15 %	6 %	8 %	7 %	5 %	4 %	3 %	6 %	5 %	5 %	5 %	6 %

Bezugsjahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
2,0 – 2,4 befriedigender Bauwerkszustand	42 %	48 %	39 %	41 %	44 %	42 %	48 %	43 %	39 %	42 %	40 %	36 %
2,5 – 2,9 ausreichender Bauwerkszustand	29 %	33 %	33 %	33 %	27 %	31 %	32 %	29 %	33 %	35 %	32 %	40 %
3,0 – 3,4 nicht ausreichender Bauwerkszustand	9 %	10 %	12 %	12 %	13 %	14 %	11 %	12 %	11 %	9 %	12 %	12 %
3,5 – 4,0 ungenügender Bauwerkszustand	2 %	3 %	3 %	5 %	5 %	9 %	6 %	7 %	9 %	8 %	7 %	4 %

Die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen für die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen, ebenso wie deren Schwerverkehrsanteile sind in der aktuellen deutschlandweiten Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 ausgewiesen. Diese ist auf der Seite der Bundesanstalt für Straßenwesen (abrufbar unter: https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html) veröffentlicht. Angaben über die Verkehrsbelastungen von Straßen in der Baulast der Länder und Kommunen liegen der Bundesregierung nicht vor.

6. Welchen Umfang hat der Sanierungsrückstau der Bundeswasserstraßeninfrastrukturen an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inklusive Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Weser derzeit (Stand Juni 2021; bitte den konkreten Sanierungsrückstau bzw. Investitionsrückstau je Gewerk in Millionen Euro beziffern sowie den Anteil der Bauwerke und die absolute Menge angeben, die ihre durchschnittliche technische Nutzungsdauer überschritten haben)?
7. Wie groß ist der Investitionsbedarf für alle Erhaltungsmaßnahmen an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal (inklusive Stichkanäle), Elbe-Seitenkanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal sowie Weser pro Jahr zwischen 2021 und 2025 sowie insgesamt in diesem Zeitraum?

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

Die aktuell anstehenden Ersatzinvestitionsvorhaben an den Bundeswasserstraßen Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal und Weser sind dem Teil D der Projektliste Wasserstraße des Investitionsrahmenplans 2019 bis 2023 zu entnehmen (abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.html>). Eine Auswertung des Ersatzinvestitionsbedarfs nach den Überschreitungzeitpunkten der theoretischen technischen Nutzungsdauer einzelner Anlagen liegt nicht vor.

