

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Karsten Klein, Christian Dürr,
Otto Fricke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/31954 –**

Zustand der Schleusen und Wehranlagen in Bayern

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Vergleich mit dem Güterverkehr auf der Straße stellt die Binnenschifffahrt eine umweltfreundlichere Alternative dar und spielt daher eine wichtige Rolle bei der Erreichung der Klimaziele. Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, die Binnenschifffahrt zu stärken und so viele Güter wie möglich über die Wasserstraßen zu transportieren (siehe https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/masterplan-binnenschifffahrt-de.pdf?__blob=publicationFile). Hierfür ist der Zustand der Schleusen und Wehranlagen von großer Bedeutung.

Mit den nachfolgenden Fragen soll zwar vorrangig der Zustand der in Bayern befindlichen Schleusen und Wehranlagen erfragt werden, um diesen jedoch besser einordnen zu können, bedarf es nach Ansicht der Fragesteller auch einer begrenzten Betrachtung des Zustands der Infrastruktur in ganz Deutschland sowie der Bedeutung der Binnenschifffahrt.

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 erfahrenen, 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.

1. Gibt es in Bayern Wehranlagen, deren ursprüngliche Nutzungsdauer überschritten wurde, und falls ja, für welche Wehranlagen trifft dies zu, und um wie viele Jahre wurde die Nutzungsdauer jeweils überschritten (vgl. <https://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/wehr-in-erlabrunn-repariert-schiffe-haben-wieder-freie-fahrt-art-10633075>; bitte aufgeschlüsselt nach den Standorten der Wehranlagen angeben)?
2. Gibt es in Bayern Schleusen, deren ursprüngliche Nutzungsdauer überschritten wurde, und falls ja, bei welchen Schleusen ist dies der Fall, und um wie viele Jahre wurde die Nutzungsdauer jeweils überschritten (bitte aufgeschlüsselt nach den Standorten der Schleusen angeben)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein. Während der Nutzungsdauer erfolgen an Schleusen und Wehren regelmäßige Bauwerksinspektionen, aus denen u. a. der Reparatur- und Instandsetzungsbedarf zu deren Erhalt abgeleitet wird. Im Anschluss werden alle erforderlichen Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten durchgeführt, insofern gibt es keine Anlage, bei der die Nutzungsdauer überschritten wurde.

3. Wie viele Jahre sind die am Main befindlichen Schleusen, Wehre und Fischaufstiegsanlagen jeweils in Betrieb, und wie lang ist aktuell deren Restnutzungsdauer (vgl. https://www.lila-livinglahn.de/fileadmin/files/lila/public/Actions/A1/Grundlagenermittlung/Bericht_Kosten_und_Investitionen/Bericht_Kosten_und_Investitionen/Anlagen/A11_UEbersichtstabelle_untere_Lahn.pdf; bitte für jedes Bauwerk bzw. Bauteil nach den Standorten aufgeschlüsselt das Baujahr, die Jahreszahl von für die Nutzungsdauer relevanten Instandsetzungs- und Umbaumaßnahmen, die angenommene Nutzungs- sowie Restnutzungsdauer angeben, und in welchen Fällen für wann ein Neubau geplant ist)?

Die Staustufen wurden bereits beim Bau mit Schleusen, Wehren und Fischaufstiegsanlagen ausgerüstet. Die Fischaufstiegsanlagen werden daher nicht einzeln aufgeführt. Bezüglich der Restnutzungsdauer wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen. Bezüglich großer Instandsetzungsmaßnahmen oder Umbaumaßnahmen wird auf die Antwort zu den Fragen 11, 16 und 17 verwiesen.

Wehranlage		Main-km	Fertigstellung	Nutzungsdauer	
		(Mitte Wehr)		Bezugsjahr 2021	
		(km)		(bis 70a)	(>70a)
1	Kostheim	3,170	1934	87	
2	Eddersheim	15,600	1934	87	
3	Griesheim	28,720	1932	89	
4	Offenbach	38,440	1953	68	
5	Mühlheim	53,047	1988	33	
6	Krotzenburg	63,730	1981	40	
7	Kleinostheim	77,730	1971	50	
8	Obernau	93,040	1930	91	
9	Wallstadt	101,370	1930	91	
10	Klingenberg	113,160	1930	91	
11	Heubach	122,370	1932	89	
12	Freudenberg	134,060	1934	87	
13	Faulbach	147,120	1935	86	
14	Eichel	160,600	1937	84	
15	Lengfurt	174,620	1937	84	

Wehranlage		Main-km (Mitte Wehr) (km)	Fertig- stellung	Nutzungsdauer Bezugsjahr 2021	
				(bis 70a)	(>70a)
16	Rothenfels	186,040	1937	84	
17	Steinbach	200,800	1939	82	
18	Harrbach	219,530	1939	82	
19	Himmelstadt	232,370	1939	82	
20	Erlabrunn	241,220	1935	86	
21	Würzburg	252,320	1954/1970	51	
22	Randersacker	258,810	1950	71	
23	Goßmannsdorf	269,050	1952	69	
24	Marktbreit	275,700	1954	67	
25	Kitzingen	284,180	1955	66	
26	Dettelbach	295,480	1958	63	
27	Gerlachshausen	311,420	1957	64	
28	Wipfeld	316,120	1951	70	
29	Garstadt	323,680	1955	66	
30	Schweinfurt	331,960	1962	59	
31	Ottendorf	345,290	1961	60	
32	Knetzgau	359,990	1958	63	
33	Limbach	368,740	1951	70	
34	Viereith	380,860	1925	96	
	Beginn MDK	384,000			

4. Wie viele Jahre sind die am Main-Donau-Kanal befindlichen Schleusen, Wehre und Fischaufstiegsanlagen jeweils in Betrieb, und wie lang ist aktuell deren Restnutzungsdauer (vgl. https://www.lila-livinglahn.de/fileadmin/files/lila/public/Actions/A1/Grundlagenermittlung/Bericht_Kosten_und_Investitionen/Bericht_Kosten_und_Investitionen/Anlagen/A11_UE_bersichtstabelle_untere_Lahn.pdf; bitte für jedes Bauwerk bzw. Bauteil nach den Standorten aufgeschlüsselt das Baujahr, die Jahreszahl von für die Nutzungsdauer relevanten Instandsetzungs- und Umbaumaßnahmen, die angenommene Nutzungs- sowie Restnutzungsdauer angeben, und in welchen Fällen für wann ein Neubau geplant ist)?

BWStr Nr.	Staustufe	Kanalstufe	Baujahr Schleuse/Wehr	Fertigstellung Inbetriebnahme
35		Bamberg	1966/64	1968
36		Strullendorf	1966	1968
36b	Wehr Neuses	Umbau 1970	1948/1971	1971
37	Forchheim		1964/63	1968
38		Hausen	1967/64	1970
39		Erlangen	1969	1970
40		Kriegenbrunn	1970	1972
41		Nürnberg	1971	1972
42		Eibach	1978	1985
43		Leerstetten	1980	1985
44		Eckersmühlen	1985	1991
45		Hilpoltstein	1988	1991
46		Bachhausen	1990	1992
47		Berching	1991	1992
48		Dietfurt	1985/89	1992/91
49	Riedenburg		1982/81	1991
50	Kelheim		1981/89	1989

Bezüglich der Restnutzungsdauer wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

5. Wie viele Jahre sind die an der Donau befindlichen Schleusen, Wehre und Fischaufstiegsanlagen jeweils in Betrieb, und wie lang ist aktuell deren Restnutzungsdauer (vgl. https://www.lila-livinglahn.de/fileadmin/files/lila/public/Actions/A1/Grundlagenermittlung/Bericht_Kosten_und_Investitionen/Bericht_Kosten_und_Investitionen/Anlagen/A11_UEbersichtstabelle_untere_Lahn.pdf; bitte für jedes Bauwerk bzw. Bauteil nach den Standorten aufgeschlüsselt das Baujahr, die Jahreszahl von für die Nutzungsdauer relevanten Instandsetzungs- und Umbaumaßnahmen, die angenommene Nutzungs- sowie Restnutzungsdauer angeben, und in welchen Fällen für wann ein Neubau geplant ist)?

BWStr Nr.	Staustufe	Kanalstufe	Baujahr Schleuse/Wehr	Fertigstellung Inbetriebnahme
51	Bad Abbach		1975/78	1978
52	Regensburg		1974/77	1977
53	Geisling		1980/85	1980
54	Straubing		1989/92	1989
55	Kachlet	Nord	1927/27	1928
		Süd	1925	1928
56	Jochenstein	Nord	1954	1955
		Süd	1955/55	1955

Bezüglich der Restnutzungsdauer wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

6. Wie oft und wo kam es in den letzten zehn Jahren an Schleusen oder Wehranlagen in Bayern zu Störfällen, deren Ursache in Verschleißerscheinungen bzw. einer überalterten Infrastruktur lag (vgl. <https://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/wehr-in-erlabrunn-repariert-schiffe-haben-wieder-freie-fahrt-art-10633075>)?
12. Wo bzw. auf welchen Wasserstraßenabschnitten und für wie lange musste die Binnenschifffahrt in den letzten zehn Jahren in Bayern vorübergehend aufgrund von Schäden oder sonstigen Problemen an Schleusen oder Wehranlagen eingestellt werden, und was waren hierfür jeweils die Gründe (vgl. <https://www.mainpost.de/regional/wuerzburg/wehr-in-erlabrunn-repariert-schiffe-haben-wieder-freie-fahrt-art-10633075>)?
13. Welche Schleusen in Deutschland sind in den vergangenen fünf Jahren wann, für wie lange für den gesamten Schiffsverkehr gesperrt gewesen, und was waren hierfür jeweils die Gründe?

Die Fragen 6, 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Durchführung von Instandsetzungs- und Inspektionsmaßnahmen (Trockenlegung) kommt es an der Main-Donau-Wasserstraße zu jährlichen Sperrungen, welche durchschnittlich eine Dauer zwischen zwei und drei Wochen aufweisen. Diese Sperrungen werden im Vorfeld eng mit der Schifffahrt abgestimmt.

Bis auf kleinere Ausfälle, die i. d. R. in der Rufbereitschaft vom Bauhof beseitigt werden konnten, sind in den letzten zehn Jahren keine Störfälle mit größeren Beeinträchtigungen, deren Ursachen in Verschleißerscheinungen bzw. einer

überalterten Infrastruktur zu begründen sind, aufgetreten. Die Ursache für die am Wehr Erlabrunn aufgetretene Störung kann erst nach der Trockenlegung des betroffenen Wehrfeldes und einer technischen Prüfung benannt werden.

In den letzten fünf Jahren gab es neun Sperrungen auf den Binnenschiffahrtsstraßen an Schleusen, die länger als 24 Stunden andauerten und durch Havarien (Schleusentoranfahrungen) verursacht wurden. Betroffen waren zwei Mal die Schleuse Riedenburg am Main-Donau-Kanal, zwei Mal die Schleuse Meiderich am RHK, zwei Mal die Schachtschleuse Minden am MLK/VK Nord, der Osttrog am Schiffshebewerk Lüneburg am ESK, die Nordkammer der Schleuse Sülfeld am MLK und die Schleuse Hollage am Stichkanal Osnabrück (SKO). Auch am NOK gab es mehrere Anfahrungen. Längerfristige Sperrungen sind bis auf wenige Ausnahmen nicht bekannt.

7. Wie lauten die Zustandsnoten für die Schleusen in Bayern, und welche Baumaßnahmen wurden an diesen in der Vergangenheit durchgeführt, werden momentan ausgeführt oder sind aktuell geplant (bitte in einer Tabelle aufgeschlüsselt nach den Standorten der Schleusen angeben)?

Die Systematik der Ermittlung der Zustandsnoten berücksichtigt immer den schlechtesten Zustand und beschreibt nicht den Zustand des Gesamtbauwerks. Insofern lassen Zustandsnote sowie Alter keine Rückschlüsse auf den Maßnahmenumfang (Reparatur, Instandsetzung, Ersatz) zu.

Eine Note 3,5 oder 4 ist ein Indikator dafür, dass eine engmaschige Überwachung erforderlich und in näherer Zukunft eine Instandsetzungsmaßnahme zu planen ist, trifft aber keine Aussage zur Standsicherheit eines Bauwerks. Dies gewährleistet den sicheren Betrieb der Schleusen.

Für die Zustandsnoten der Schleusen in Bayern wird auf Anlage 1 verwiesen. Der Anteil von Bauwerken mit Zustandsnoten zwischen 3,5 und 4 spiegelt die Altersstruktur der Bauwerke wider. Wegen des infolgedessen festzustellenden Instandsetzungsbedarf hat das BMVI bereits in dieser Legislaturperiode den Investitionshochlauf an den Bundeswasserstraßen angestoßen, der in den nächsten Jahren zu verstetigen ist.

8. Wie haben sich die Zustandsnoten seit Beginn der Durchführung einer Bewertung für die einzelnen Schleusen in Bayern über die Jahre verändert?
10. Wie haben sich die Zustandsnoten seit Beginn der Durchführung einer Bewertung für die einzelnen Wehranlagen in Bayern über die Jahre verändert?

Die Fragen 8 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach der Methodik zur Bewertung des Zustands der Schleusen beträgt ein Bewertungszyklus sechs Jahre. Eine umfassende wasserstraßenbezogene Auswertung zur Veränderung der entsprechenden Zustandsnoten der einzelnen Kategorien innerhalb der letzten Jahre befindet sich in der Erarbeitung.

9. Wie lauten die Zustandsnoten für die Wehranlagen in Bayern, und welche Baumaßnahmen wurden an diesen in der Vergangenheit durchgeführt, werden momentan ausgeführt oder sind aktuell geplant (bitte in einer Tabelle aufgeschlüsselt nach den Standorten der Wehranlagen angeben)?

Die Systematik der Ermittlung der Zustandsnoten berücksichtigt immer den schlechtesten Zustand und beschreibt nicht den Zustand des Gesamtbauwerks. Insofern sind die Zustandsnote sowie das Alter lediglich Indikatoren für die Notwendigkeit einer Maßnahme, lassen jedoch keine Rückschlüsse auf den Maßnahmenumfang (Reparatur, Instandsetzung, Ersatz) zu. Eine Note 3,5 oder 4 ist ein Indikator dafür, dass eine engmaschige Überwachung erforderlich und in näherer Zukunft eine Instandsetzungsmaßnahme zu planen ist, trifft aber keine Aussage zur Standsicherheit eines Bauwerks. Dies gewährleistet den sicheren Betrieb der Wehre.

Für die Zustandsnoten der Wehranlagen in Bayern wird auf Anlage 2 verwiesen. Der Anteil von Bauwerken mit Zustandsnoten zwischen 3,5 und 4 spiegelt die Altersstruktur der Bauwerke wider. Wegen des infolgedessen festzustellenden Instandsetzungsbedarfs hat das BMVI bereits in dieser Legislaturperiode den Investitionshochlauf an den Bundeswasserstraßen angestoßen, der in den nächsten Jahren zu verstetigen ist.

Bzgl. großer Instandsetzungsmaßnahmen oder Umbaumaßnahmen wird auf die Antwort zu den Fragen 11, 16 und 17 verwiesen.

11. An welchen Schleusen und Wehranlagen in Deutschland sind in den nächsten zehn Jahren nach Einschätzung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) Ersatzneubauten oder große Grundinstandsetzungen notwendig (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 19/22429)?
16. Welche 25 Schleusen in Deutschland besitzen aktuell die niedrigste Restnutzungsdauer bzw. gegebenenfalls die längste negative Restnutzungsdauer, für den Fall, dass die (angenommene) Nutzungsdauer überschritten wurde (vgl. https://www.lila-livinglahn.de/fileadmin/files/lila/public/Actions/A1/Grundlagenermittlung/Bericht_Kosten_und_Investitionen/Bericht_Kosten_und_Investitionen/Anlagen/A11_UEbersichtstabelle_unter_Lahn.pdf)?
17. Welche 25 Wehranlagen in Deutschland besitzen aktuell die niedrigste Restnutzungsdauer bzw. gegebenenfalls die längste negative Restnutzungsdauer, für den Fall, dass die (angenommene) Nutzungsdauer überschritten wurde?

Die Fragen 11, 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Vermeidung von Netzausfällen sind für die Wasserstraßen, die für eine Substanzerhaltung des Bestandsnetzes notwendigen Ersatzinvestitionen wichtig. Der Ersatzinvestitionsbedarf an Bundeswasserstraßen wurde im Investitionsrahmenplan (IRP) 2019 bis 2023 in der Anlage D transparent dargestellt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

14. Wo bzw. auf welchen Wasserstraßenabschnitten musste in den letzten zehn Jahren in Deutschland die Binnenschifffahrt aufgrund von Niedrigwasser eingestellt werden, und für wie lange (siehe <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/rhein-hochwasser-industrie-1.5196268>; bitte aufgeschlüsselt nach Jahreszahlen angeben)?

An den freifließenden Wasserstraßen wird die Schifffahrt auch bei einem ausgeprägten Niedrigwasser seitens der Verwaltung nicht eingestellt. Die Schifffahrt stellt den Betrieb ein, wenn die erforderliche Mindestwassertiefe nicht mehr vorhanden ist oder dieser nicht mehr wirtschaftlich ist.

15. Wo bzw. auf welchen Wasserstraßenabschnitten musste in den letzten zehn Jahren in Deutschland die Binnenschifffahrt aufgrund von Hochwasser eingestellt werden, und für wie lange (bitte aufgeschlüsselt nach Jahreszahlen angeben)?

In der Regel sind die Einschränkungen bei Überschreiten der definierten Wasserstände auf durchschnittlich zwei bis zehn Tage pro Jahr beschränkt. Die Daten hierzu werden nicht vorgehalten.

18. Wie viele und welche der für die Fischdurchgängigkeit relevanten Staustufen an Main, Main-Donau-Kanal und Donau verfügen über eine Fischaufstiegsanlage bzw. eine ausreichend funktionsfähige Anlage, die die Fischwanderung und damit die Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen gewährleistet, in welchen Fällen wird diese aktuell gebaut oder ist der Bau geplant (https://www.wna-aschaffenburg.wsv.de/Webs/WNA/WNA-Aschaffenburg/DE/Projekte/Projekte_am_Main/Fischaufstiegsanlagen/Fischaufstiegsanlagen_node.html)?

Am Main wurde an der Staustufe Rothenfels im Jahr 2017 und an der Donau an den Staustufen Regensburg im Jahr 2012 sowie Bad Abbach im Jahr 2013 Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit umgesetzt. Derzeit befinden sich am Main an sechs Standorten (Eddersheim, Kostheim, Mühlheim, Oberrau, Offenbach und Wallstadt) und an der Donau an einem Standort (Kachlet) Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit in der Planung oder im Bau.

19. Wie viele für die Fischdurchgängigkeit relevanten Staustufen gibt es in Deutschland, und wie viele dieser Staustufen besitzen keine Fischaufstiegsanlage bzw. keine Anlage, die die Fischwanderung gewährleistet, und wie viele wurden in den vergangenen zehn Jahren in den einzelnen Jahren gebaut?

Es gibt ca. 270 Staustufen an staugeregelten Bundeswasserstraßen. An 16 Staustufen wurde die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit bereits durch die WSV oder Dritte (z. B. Wasserkraftbetreiber) umgesetzt. Bis 2011 waren dies vier Anlagen, in 2011 drei Anlagen, in den Jahren 2012, 2013 sowie 2014 jeweils zwei Anlagen und in den Jahren 2015, 2017 und 2019 jeweils eine Anlage.

An weiteren 220 Staustufen sind Maßnahmen zur Wiederherstellung der Fischdurchgängigkeit durch die WSV geplant. An zehn weiteren Staustufen sind Dritte (bspw. Wasserkraftanlagenbetreiber) für die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit zuständig. An den restlichen Staustufen besteht kein Maßnahmenbedarf (z. B. in künstlichen Kanälen).

20. Wie viele der Planstellen bzw. Stellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sind aktuell unbesetzt (siehe <https://www.handelsblatt.com/technik/thespark/infrastruktur-personalnotstand-in-verkehrsbehoerden-bremst-investitionen-massiv/25738650.html>)?
21. Wie viele Planstellen bzw. Stellen der WSV waren in den vergangenen acht Jahren jeweils in den einzelnen Jahren unbesetzt (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren in absoluten Zahlen und Prozent angeben)?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Kapitel 1218 – Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – sind neben der GDWS inkl. nachgeordnete Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter und Wasserstraßen-Neubauämter auch die Oberbehörden Bundesanstalt für Wasserbau und Bundesanstalt für Gewässerkunde sowie das Havariekommando veranschlagt.

Zum Stichtag 1. Juni 2021 sind entsprechend der Berechnungsvorgaben der Haushaltstechnischen Richtlinien des Bundes (HRB) 11,4 Prozent des Gesamtplan-/Stellenbestands des Kapitels 1218 unbesetzt. 97,7 Prozent der unbesetzten Plan-/Stellen befinden sich im laufenden Ausschreibungs- und Besetzungsverfahren oder sind für interne Personalplanungen (z. B. Übernahme von Auszubildenden) reserviert.

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 zurzeit wieder an Attraktivität, wodurch die zeitnahe Besetzung von freien Stellen wahrscheinlich begünstigt wird.

22. Kam es in den vergangenen fünf Jahren aufgrund von Personalmangel beim Betrieb von Schleusen zu Einschränkungen für die Binnenschifffahrt, z. B. weil die Betriebszeit einer Schleuse verkürzt werden musste, und wenn ja, wann, wo, und über welchen Zeitraum (siehe <https://www.handelsblatt.com/technik/thespark/infrastruktur-personalnotstand-in-verkehrsbhoerden-bremst-investitionen-massiv/25738650.html>)?

Eine statistische Auswertung liegt wegen der insgesamt geringen Eintrittshäufigkeit nicht vor.

23. Wie hat sich der Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr in Deutschland in den vergangenen 20 Jahren prozentual entwickelt, und mit welcher Entwicklung rechnet die Bundesregierung für die kommenden Jahre?
24. Wie hat sich der prozentuale Anteil der einzelnen Wassergebiete am Güterumschlag der Binnenschifffahrt in den vergangenen 20 Jahren entwickelt (vgl. https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Gutachten/Potenziale_Binnenschifffahrt_Teil2.pdf?__blob=publicationFile&v=4, Tabelle 35, S. 53)?

25. Wie hat sich der Güterumschlag (in Millionen Tonnen) nach Wassergebieten in den vergangenen 20 Jahren entwickelt (vgl. https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Gutachten/Potenziale_Binnenschifffahrt_Teil2.pdf?__blob=publicationFile&v=4, Abbildung 17, S. 54)?

Die Fragen 23 bis 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Modal Split der Binnenschifffahrt liegt derzeit bei 7 Prozent (in den 90er Jahren lag er bei 12 Prozent). Gemäß der für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 zugrunde gelegten Verkehrsprognose wird ein Modal Split für die Binnenschifffahrt von 9,1 Prozent für 2030 prognostiziert.

Eine Anhebung des Modal Split der Binnenschifffahrt wird durch Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan Binnenschifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, vor allem im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur, durch Verlagerung von geeignetem Güterverkehr auf die Wasserstraße sowie die verstärkte Verlagerung von Großraum- und Schwerkverkehr (Sondertransporte) auf das Binnenschiff, angestrebt.

In Bezug auf die für den BVWP 2030 zugrunde gelegte Verkehrsprognose ist von einer Steigerung des Güteraufkommens der Binnenschifffahrt von rund 230 Mio. t in 2010 auf 276 Mio. t 2030 auszugehen. Eine detaillierte Übersicht des Güteraufkommens der Bundeswasserstraßen für die Jahre 2010 und 2030 stellt die Webanwendung Transportmengenvisualisierung (abrufbar unter: <https://travis.baw.res.bund.de/>).

Anlage 1

Lfd.-Nr.	Objekt	Zustand
1	Bootsschleusenanlage Bad Abbach	3,1
2	Bootsschleusenanlage Dettelbach	3,1
3	Bootsschleusenanlage Erlabrunn	3,2
4	Bootsschleusenanlage Faulbach	2
5	Bootsschleusenanlage Freudenberg	2
6	Bootsschleusenanlage Garstadt	3,1
7	Bootsschleusenanlage Goßmannsdorf	3,1
8	Bootsschleusenanlage Harrbach	3,9
9	Bootsschleusenanlage Heubach	2,9
10	Bootsschleusenanlage Himmelstadt	3,1
11	Bootsschleusenanlage Kelheim	3,1
12	Bootsschleusenanlage Kitzingen	3,1
13	Bootsschleusenanlage Kleinostheim	3,1
14	Bootsschleusenanlage Klingenberg	3,1
15	Bootsschleusenanlage Knetzgau	3,1
16	Bootsschleusenanlage Lengfurt	2,1
17	Bootsschleusenanlage Limbach	4
18	Bootsschleusenanlage Marktbreit	4
19	Bootsschleusenanlage Obernau	3,1
20	Bootsschleusenanlage Ottendorf	3,1
21	Bootsschleusenanlage Randersacker	3,2
22	Bootsschleusenanlage Regensburg	2,2
23	Bootsschleusenanlage Riedenburg	3,9
24	Bootsschleusenanlage Rothenfels	3,9
25	Bootsschleusenanlage Schweinfurt	3,9
26	Bootsschleusenanlage Steinbach	3,2
27	Bootsschleusenanlage Volkach	3,9
28	Bootsschleusenanlage Wallstadt	3,1
29	Bootsschleusenanlage Wipfeld	3,1
30	Bootsschleusenanlage Würzburg (ausser Betrieb)	3,8
31	Schiffsschleusenanlage Bachhausen	3,2
32	Schiffsschleusenanlage Bad Abbach	3
33	Schiffsschleusenanlage Bamberg	4
34	Schiffsschleusenanlage Berching	3,2
35	Schiffsschleusenanlage Dettelbach	3
36	Schiffsschleusenanlage Dietfurt	3,2
37	Schiffsschleusenanlage Eckersmühlen	3,2
38	Schiffsschleusenanlage Eibach	4
39	Schiffsschleusenanlage Erlabrunn	3,3
40	Schiffsschleusenanlage Erlangen	4
41	Schiffsschleusenanlage Faulbach	4
42	Schiffsschleusenanlage Forchheim	3,2
43	Schiffsschleusenanlage Freudenberg	3,2
44	Schiffsschleusenanlage Garstadt	4
45	Schiffsschleusenanlage Geisling	3,2
46	Schiffsschleusenanlage Gerlachshausen	4
47	Schiffsschleusenanlage Goßmannsdorf	3,2
48	Schiffsschleusenanlage Harrbach	3,9
49	Schiffsschleusenanlage Hausen	4

Anlage 1

50	Schiffsschleusenanlage Heubach	4
51	Schiffsschleusenanlage Hilpoltstein	3,2
52	Schiffsschleusenanlage Himmelstadt	4
53	Schiffsschleusenanlage Jochenstein	3,2
54	Schiffsschleusenanlage Kachlet	3,9
55	Schiffsschleusenanlage Kelheim	3,2
56	Schiffsschleusenanlage Kitzingen	3,1
57	Schiffsschleusenanlage Kleinostheim	4
58	Schiffsschleusenanlage Klingenberg	4
59	Schiffsschleusenanlage Knetzgau	3,1
60	Schiffsschleusenanlage Kriegenbrunn	4
61	Schiffsschleusenanlage Leerstetten	4
62	Schiffsschleusenanlage Limbach	3,1
63	Schiffsschleusenanlage Marktbreit	3,2
64	Schiffsschleusenanlage Nürnberg	4
65	Schiffsschleusenanlage Obernau	3,2
66	Schiffsschleusenanlage Ottendorf	4
67	Schiffsschleusenanlage Randersacker	3,2
68	Schiffsschleusenanlage Regensburg	2,2
69	Schiffsschleusenanlage Riedenburg	3,2
70	Schiffsschleusenanlage Rothenfels	4
71	Schiffsschleusenanlage Schweinfurt	3,2
72	Schiffsschleusenanlage Steinbach	3,3
73	Schiffsschleusenanlage Straubing	3,3
74	Schiffsschleusenanlage Strullendorf	4
75	Schiffsschleusenanlage Viereth	3,3
76	Schiffsschleusenanlage Wallstadt	3,3
77	Schiffsschleusenanlage Wipfeld	4
78	Schiffsschleusenanlage Würzburg	4

Anlage 2

Lfd.-Nr.	Objekt	Zustand
1	Wehranlage Bad Abbach	3,2
2	Wehranlage Bamberg	3,9
3	Wehranlage Dettelbach	3,9
4	Wehranlage Dietfurt	3,2
5	Wehranlage Eichel	2,2
6	Wehranlage Erlabrunn	4
7	Wehranlage Forchheim	3,2
8	Wehranlage Garstadt	3,2
9	Wehranlage Geisling	3,2
10	Wehranlage Goßmannsdorf	3,1
11	Wehranlage Harrbach	4
12	Wehranlage Hausen	4
13	Wehranlage Heubach	3,2
14	Wehranlage Himmelstadt	4
15	Wehranlage Kachlet	4
16	Wehranlage Kelheim	3,1
17	Wehranlage Kitzingen	3,2
18	Wehranlage Kleinostheim	3,2
19	Wehranlage Klingenberg	3,2
20	Wehranlage Knetzgau	3,1
21	Wehranlage Limbach	3,9
22	Wehranlage Marktbreit	3,2
23	Wehranlage Neuses	3,2
24	Wehranlage Obernau	3,2
25	Wehranlage Ottendorf	3,2
26	Wehranlage Randersacker	4
27	Wehranlage Regensburg Nordarm	2,9
28	Wehranlage Regensburg Südarm	2,1
29	Wehranlage Riedenburg	3
30	Wehranlage Rothenfels	4
31	Wehranlage Schweinfurt	4
32	Wehranlage Steinbach	4
33	Wehranlage Straubing	3,2
34	Wehranlage Viereth	3,1
35	Wehranlage Volkach	3,1
36	Wehranlage Wallstadt	3,1
37	Wehranlage Wipfeld	3
38	Wehranlage Würzburg	3,2