

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/1870 –

Nord-Ostsee-Kanal – Zustand und Perspektiven

Vorbemerkung der Fragesteller

Der knapp 100 Kilometer lange Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist eine der Hauptverkehrsadern Nordeuropas und gilt als die am meisten befahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Der Transportweg von Nordseehäfen wie beispielsweise Hamburg nach Skandinavien und Osteuropa wird dank des Kanals um durchschnittlich 250 Seemeilen verkürzt. Dadurch werden Treibstoffe eingespart und Emissionen gesenkt. Über den NOK wurden im Jahr 2021 circa 85 Millionen Tonnen Güter transportiert. Nicht nur für die Schifffahrt und die Unternehmen entlang der Strecke und in den Häfen sowie für den Tourismus ist der Kanal ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die Schifffahrt durch den NOK hat laut einer Studie des Instituts für Weltwirtschaft für ganz Deutschland einen volkswirtschaftlichen Nutzen von rund 570 Mio. Euro im Jahr (vgl. https://www.ifw-kiel.de/fileadmin/Dateiverwaltung/IfW-Publications/-ifw/Kieler_Beitraege_zur_Wirtschaftspolitik/2021/wipo_35.pdf). Der NOK stärkt somit sowohl die rund 20 deutschen Seehäfen an Nordsee und Ostsee als auch die Wirtschaft in ganz Deutschland.

Damit der NOK auch zukünftig als Route wettbewerbsfähig bleibt, müssen nach Auffassung der Fragesteller Wartezeiten für die Schifffahrt vermieden werden. Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen sind daher nach Auffassung der Fragesteller dringend notwendig und sollten zügig und kontinuierlich fortgeführt und fertiggestellt werden. Dafür und für den reibungslosen Ablauf entlang des gesamten Kanals wird nach Auffassung der Fragesteller qualifiziertes Fachpersonal benötigt. Momentan fehlen allerdings Ingenieure und Techniker innerhalb der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sowie Lotsen und Kanalsteuerer. Flexible Befahrensabgaben müssten nach Auffassung der Fragesteller eingeführt werden, um Umfahrungen über die Skagen-Route zu verhindern und auf veränderte Treibstoffpreise reagieren zu können.

1. Werden die Mittel beibehalten, die derzeit im Bundeshaushalt für Bauprojekte am Nord-Ostsee-Kanal bereitgestellt werden (z. B. für die Anpassung der Oststrecke des NOK, den Neubau des Trockendocks zur Schleuseninstandsetzung Brunsbüttel)?
2. Plant die Bundesregierung, den NOK durchgängig auf zwölf Meter zu vertiefen, und wenn ja, wann soll das geschehen, und wann werden die Pläne der Öffentlichkeit vorgestellt?
3. Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung die dringend benötigten Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen beschleunigt werden?

Wie beurteilt die Bundesregierung im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik und im Hinblick auf die Ziele der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) die Erreichbarkeit des anvisierten guten ökologischen Potenzials für den NOK und insbesondere die ökologische Durchgängigkeit?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Neutrassierung der Saatseekurve und die Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) sind Bestandteil des geltenden Bedarfsplans Bundeswasserstraße und im Bundeshaushalt eingeplant. Zeitlich schließen die Vorhaben an den Ausbau der Oststrecke an.

Das Land Schleswig-Holstein ist zuständig für die Bewertung des ökologischen Potenzials des NOK. Ein Zielzustand und der konkrete Maßnahmenbedarf zur Erreichung des guten ökologischen Potenzials können erst dann festgelegt werden. Die Durchgängigkeit des NOK für Fische wird durch die Schleusenanlagen in Brunsbüttel und Kiel-Holtentau gewährleistet.

4. Plant die Bundesregierung eine flexible Preisgestaltung bei den Befahrensabgaben für den Kanal, um auf veränderte Treibstoffpreise reagieren zu können, und wenn ja, wie sieht die Ausgestaltung aus?

Nein.

5. Plant die Bundesregierung, dass die Befahrensabgaben langfristig an die Klimaziele und den Bunkerpreis gekoppelt werden sollen, und wenn ja, wie sieht die Ausgestaltung aus?
 - a) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Zulaufsteuerung zu den Schleusen an die Bedarfe der Schifffahrt anzupassen?
 - b) In welchem Umfang werden die Potenziale der Digitalisierung genutzt, um einen reibungslosen Schiffsverkehr zu gewährleisten?

In welchem Umfang können die dringend erforderlichen laufenden Maßnahmen (Reparatur von Schleusentoren bzw. Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen) durch die vorhandenen Beschäftigten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bewältigt werden?
 - c) Wird das Personal (Ingenieure, Techniker) aufgestockt?
 - d) Wenn ja, wann, und in welchem Umfang?

Die Fragen 5 bis 5d werden gemeinsam beantwortet.

Bezüglich der Befahrensabgaben prüft die Bundesregierung die Möglichkeit einer Senkung für ökologisch betriebene Schiffe. Das Deutsche Maritime Zentrum wird eine Untersuchung hierzu beauftragen.

Unter der Bezeichnung „Schleusen NOK 40“ läuft ein Forschungsprojekt, welches zu 73 Prozent vom Bund gefördert wird. Es wird untersucht, wie datenbasierte Verkehrsprognosen das Schleusenmanagement verbessern können. Zur Reisevorbereitung dienen Informationen über den NOK (abrufbar unter: <https://www.elwis.de/DE/Seeschifffahrt/Nord-Ostsee-Kanal/Nord-Ostsee-Kanal-node.html>). Küstenweite Genehmigungen für Sondertransporte können bereits digital erteilt werden.

Zur Beschleunigung der Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen an den Schleusentoren des NOK wird in Brunsbüttel ein verwaltungseigenes Torinstandsetzungsdock gebaut. Dadurch kann zukünftig ein breiterer Markt an Stahlbauunternehmen für die Instandsetzungsarbeiten angesprochen werden.

6. Wie schätzt die Bundesregierung die Chancen dafür ein, dass in der Verwaltung am NOK eine Notfallbesetzung (Fahrer von Hebefahrzeugen, Elektriker, Schlosser) eingerichtet wird, die an sieben Tagen pro Woche rund um die Uhr einsatzbereit ist?

Eine solche Einsatzbereitschaft für kurzfristige, ungeplante Reparaturarbeiten am NOK ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht wirtschaftlich.

7. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um langfristig ausreichend Fachkräfte in allen Bereichen am Kanal sicherzustellen?

Um dem Fachkräftemangel langfristig entgegen zu wirken, bildet die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit der Bundeswehrhochschule Hamburg Ingenieure im dualen Studium aus und erleichtert die Zugangsmöglichkeiten zu den nautischen Berufen der WSV. Zudem bietet die WSV zahlreiche Ausbildungsplätze in den einschlägigen Handwerksberufen an.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung den Zustand der Kanalquerungen in Form von Tunneln, Brücken und Fährverbindungen?
 - a) Welche Investitionen, Instandhaltungsmaßnahmen oder Ersatzneubauten befinden sich aktuell in der Umsetzung bzw. sind beabsichtigt?
 - b) Wie sehen der Verfahrensstand und der Zeitplan aufgeschlüsselt nach Einzelquerung aus?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Der Straßentunnel Rendsburg wurde nach der Grundinstandsetzung 2021 wieder vollständig für den Verkehr freigegeben. Die Betriebssicherheit der Straßen- und Fußgängertunnel in Rendsburg ist für die nächsten Jahrzehnte gegeben.

Der Ersatzneubau der kombinierten Straßen- und Eisenbahnbrücke in Levensau läuft planmäßig. Derzeit finden Arbeiten zur dauerhaften Erhaltung des südlichen Widerlagers aus Gründen des Artenschutzes statt. Noch in diesem Jahr sollen die Vergabeverfahren für den Bau der Gründungen der neuen Brücke eingeleitet werden. Die vorhandene Brücke wird bis zu ihrem Abriss in einem standsicheren und verkehrssicheren Zustand gehalten.

Die weiteren in der Unterhaltungslast der WSV befindlichen Brücken (Eisenbahnhochbrücke Rendsburg, Straßen- und Eisenbahnbrücke Grüental, Eisen-

bahnhochbrücke Hochdonn) werden planmäßig instandgehalten. Vorgesehen ist aktuell die Erneuerung des Korrosionsschutzes der Hochbrücke Hochdonn.

Bei den Fährverbindungen kam es bei der Fährstelle Brunsbüttel pandemie- und personalbedingt zu Ausfällen einer Fähre. Die Fähranleger der Fährstellen Brunsbüttel und Ostermoor müssen aufgrund ihres Zustands durch Neubauten ersetzt werden. Bis dahin ist die Nutzung für schwere Fahrzeuge eingeschränkt. Dies trifft auch auf die übrigen Fährstellen der Weststrecke des NOK zu, die sukzessive instandgesetzt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Die genehmigten Kosten für den Ersatzneubau an der A 7, Rader Hochbrücke betragen 382,2 Mio. Euro. Seit dem 18. Januar 2022 liegt der Planfeststellungsbeschluss für den Ersatzneubau der Rader Hochbrücke vor. Die Bekanntmachung zum Teilnahmewettbewerb für das erste Teilbauwerk erfolgte unmittelbar nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Seit Anfang April 2022 läuft das Verhandlungsverfahren mit drei qualifizierten Bieterkonsortien. Die Vergabe zum Bau des ersten Teilbauwerks soll bis Jahresende erfolgen.

Der Baubeginn für vorbereitende Maßnahmen (z. B. provisorische Anleger, Baustraßen, Dammverbreiterung), die sich zurzeit in der Vergabephase befinden, wird im Juni 2022 erfolgen. Weitere Bauleistungen für die Inbetriebnahme des ersten Teilbauwerks werden ab 2023 beginnen (z. B. Dammverbreiterung Süd, Straßenbau, Lärmschutzwände, Schutz- und Leiteinrichtungen). Die Verkehrsfreigabe des ersten Teilbauwerks erfolgt vor Ablauf der Restnutzungsdauer des bestehenden Bauwerks. Der Abbruch des Bestandsbauwerks und der Neubau des zweiten Teilbauwerks werden nach Fertigstellung des ersten Teilbauwerks in separaten Losen ausgeschrieben und vergeben.

Geplante Erhaltungsmaßnahmen an der B 503, Hochbrücke Holtenau „Olympia-Brücke“ sind Verstärkung des Bauwerks, Erneuerung der Schutzeinrichtungen und Setzungsausgleich. Die voraussichtlichen Kosten betragen 4 Mio. Euro. Die Planung der Erhaltungsmaßnahmen steht bevor. Die bauliche Umsetzung soll ab dem Jahr 2025 erfolgen.

Geplante Erhaltungsmaßnahmen an der B 5, Hochbrücke „Brunsbüttel“ sind Erneuerung von Kappen, Belag, Abdichtung und Schutzeinrichtungen. Die voraussichtlichen Kosten betragen 11,5 Mio. Euro. Die Planung der Erhaltungsmaßnahmen steht bevor. Die bauliche Umsetzung soll ab dem Jahr 2025 erfolgen.

9. Wann werden alle Fähren am Kanal auf umweltfreundliche Antriebssysteme umgestellt, und welche Vorhaben plant die Bundesregierung diesbezüglich?

Alle Fähren am NOK werden in den kommenden Jahren schrittweise durch neue Fähren mit umweltfreundlichen Hybridantrieben ersetzt. Drei Fähren wurden als Prototypen mit umweltfreundlichen Hybridantrieben 2021 fertiggestellt. Der Ersatzneubau der Schwebefähre in Rendsburg wurde im Februar 2022 in Betrieb genommen.

10. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die touristische Infrastruktur am Kanal aufrechtzuerhalten und auszubauen?

Für touristische Infrastruktur sind die Länder zuständig. Der Ausbau der an der Oststrecke des NOK anzulegenden Betriebswege für Fußgänger und Radfahrer sowie die Informationszentren und Aussichtsplattformen an den Schleusenanlagen erleichtern die touristische Nutzung.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, für den NOK als Infrastrukturprojekt von nationaler Bedeutung gemeinsam mit der EU-Kommission eine effektive und praxisorientierte Ausnahme von der Verpflichtung, Leistungen für Erhaltungs- und Reparaturarbeiten am NOK europaweit auszuschreiben, zu entwickeln?

Vergaben öffentlicher Aufträge im Rahmen europäischer Regelungen sollen transparent und einheitlich sein. Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Verhältnismäßigkeit müssen auch berücksichtigt werden, wenn die EU-Kommission selbst Vergaben tätigt. Die vorgeschlagenen Anpassungen würden dem nach Auffassung der Bundesregierung widersprechen.

