

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10360 –

Kanalfähren Nord-Ostsee-Kanal

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße weltweit und zieht sich von Brunsbüttel bis nach Kiel-Holtenau einmal quer durch Schleswig-Holstein (vgl. www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WSA/WNA-Nord-Ostsee-Kanal/DE/1_Wasserstrasse/1_Nord-Ostsee-Kanal/Nord-Ostsee-Kanal_text.html). 14 Fähren queren den knapp 100 Kilometer langen Nord-Ostsee-Kanal. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sind in Brunsbüttel und Nobiskrug bei Rendsburg zwei Fähren nebeneinander im Einsatz. Zwischen den Kieler Stadtteilen Holtenau und Wik pendelt eine Personenfähre. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist verpflichtet, die durch den Bau des Kanals gekappten Straßenverbindungen durch das Angebot der Fährverbindungen aufrechtzuerhalten. Pro Jahr nutzen rund 5 Millionen Pendler, Schülerinnen und Schüler sowie Touristen die Querungsmöglichkeiten (vgl. www.wna-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WNA/WNA-NOK/DE/0_Startseite/WNA-NOK.html?jsessionid=FE534456C7E0DF9EBC11BCA8EDE75833.live21324).

Nach Kenntnis der Fragesteller klagen Nutzerinnen und Nutzer der Fähren entlang des NOK über Ausfälle und Einschränkungen bei den Verbindungen (vgl. www.kn-online.de/lokales/rendsburg-eckernfoerde/faehren-ueber-den-nord-ostsee-kanal-so-oft-fielen-sie-in-neun-monaten-aus-FN26J4C37ZHGNIXXCVEXUQ5XTE.html und www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/NOK-Faehren-Krisengipfel-soll-Loesungen-fuer-Pendler-bringen,krisengipfel110.html). Schon im Jahre 2021 wurden erhebliche Mängel an den Fähranlegern Brunsbüttel, Ostermoor und Hohenhörn festgestellt, die seit Juni 2021 zu einer zeitweisen Vollsperrung der Fähren und Anleger für LKWs und landwirtschaftliche Fahrzeuge führte. Bis heute sind diese Fähranleger auf Fahrzeuge bis 30 Tonnen abgelastet worden. Weiter sind beispielsweise von Januar bis einschließlich September 2023 auf der Oststrecke – also an den Fährstellen Landwehr, Sehestedt, Breiholz und Nobiskrug – knapp 321 Fahrstunden ohne Ersatz ausgefallen. Allein an der Fährstelle Fischerhütte sind im September und Oktober 2023 über 200 Stunden ersatzlos ausgefallen (vgl. www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Nord-Ostsee-Kanal-Die-Maengel-Liste-ist-lang,nok646.html). Ursächlich für die Ausfälle waren nach Kenntnissen der Fragesteller insbesondere Personalmangel, Reparaturen und Wartungsarbeiten an den Fährschiffen. Diese Ausfälle führen nach Auffassung der Fragesteller sodann dazu, dass die Fährnutzer lange Umwege in Kauf nehmen müssen. Örtli-

che Landwirte erreichen mit ihren Traktoren und Mähdreschern ihre Felder nicht und lokale Handels- und Gastronomiebetriebe beklagen nach Kenntnis der Fragesteller regelmäßige Lieferverzögerungen mit den daraus resultierenden wirtschaftlichen Belastungen für ihre Unternehmen. Die kreisfreie Stadt Rendsburg hat aufgrund der unzureichenden Kanalquerungen bereits im Jahr 2021 eine Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland angestrengt und im Juni 2023 ergänzt (vgl. www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Nord- Ostsee-Kanal-Die-Maengel-Liste-ist-lang,nok646.html).

Angesichts des hohen Durchschnittsalters der Fährschiffe auf dem NOK und der zum Teil maroden Fähranleger, Böschungen und Wirtschaftswege ist die zeitnahe vollumfängliche Modernisierung der Fährenflotte und der Infrastruktur nach Auffassung der Fragesteller unumgänglich. Von den 17 Fährschiffen sind lediglich drei Fähren auf einem modernen Stand der Technik, wobei auch bei diesen Schiffen unverhältnismäßig hohe Ausfälle zu verzeichnen sind und die entsprechenden Anleger noch nicht technisch umgerüstet und ertüchtigt sind (vgl. www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Kanal-in-der-Krise-Ha t-der-NOK-noch-eine-Zukunft,nok672.html).

Angesichts der hohen Ausfallzahlen und der daraus resultierenden Unkalkulierbarkeit des Fährbetriebes und geringen Nutzer-Zuverlässigkeit für Anwohner, Touristen, Unternehmen und landwirtschaftliche Betriebe sind nach Auffassung der Fragesteller Maßnahmen zur Verbesserung der Versorgungslage unumgänglich, um weitere Schäden für die Anwohner, die lokale Wirtschaft, Landwirtschaft und den Tourismusstandort zu vermeiden. So sind nach Auffassung der Fragesteller Maßnahmen auf den Weg zu bringen, um die unzureichende Personalsituation bei den Fährschiffen zu verbessern und technisch bedingte Ausfälle durch beschleunigte und vermehrte Investitionen in die Fährschiffinfrastruktur zu vermeiden.

1. Hält die Bundesregierung an ihrer im Jahr 2023 durch den Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing erteilten Zusage von 168 Mio. Euro für den Bau von 13 Hybridfähren (45 Tonnen) zur Modernisierung der Kanalfähren am NOK fest, wenn ja, wie ist der weitere Zeitplan, und wenn nein, warum nicht?
2. Ist von der Bundesregierung geplant, dass die Auftragserteilung für den Bau neuer Fährschiffe im Laufe des Jahres 2024 beginnen kann?
3. Wie lauten der aktuelle Verfahrensstand und der Zeitplan aufgeschlüsselt nach den einzelnen Fähren gestaffelt (bitte tabellarisch nach Baubeginn, Erprobung und tatsächlichem Verwendungsbeginn aufgliedern)?
4. Zieht die Bundesregierung angesichts der Dringlichkeit und der anhaltenden hohen Ausfallzahlen eine Beschleunigung des von 2024 bis 2030 gestaffelten Beschaffungsverfahrens der neuen Fähren in Betracht, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zusage von 168 Mio. Euro umfasst den Bau von 11 Hybridfähren (45 t) und 2 Hybridfähren (100 t). Die Beschaffung der Fähren ist in mehreren Paketen für die Haushaltsjahre 2024 bis 2030 vorgesehen.

Der zeitgleiche parallele Bau von 13 Fähren ist insbesondere aus Kapazitätsgründen in den Werften nicht möglich. Die neuen Fähren werden nach Zulauf schrittweise die alten Fähren ersetzen. Für die Reihenfolge ist der jeweils konkrete technische Zustand der vorhandenen Fähren entscheidend. Die Staffelung des Beschaffungsverfahrens ergibt sich aus werftypischen Abläufen, die auf einer seriellen Fertigung basieren. Hierbei werden die Fahrzeuge nacheinander

begonnen und sukzessive in den entsprechenden Fertigungsabteilungen der Werften bearbeitet. Daher sind zum jetzigen Zeitpunkt keine genaueren Angaben über Auftragserteilungen, Verfahrensstände und Zeitpläne möglich.

5. Welche eigenen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung dazu vor, wie die Reederei Adler-Schiffe GmbH & Co. KG, die für die Fährausfälle ursächlichen Personalprobleme lösen will?

Nach Kenntnis der Bundesregierung ist die Reederei bemüht, die Einflüsse der personalbedingten Fährausfälle so gering wie möglich zu halten. Unvermeidliche Ausfälle werden möglichst auf Fährstellen mit geringer Nachfrage und in möglichst verkehrsarme Zeiten gelegt, und die Reederei versucht, neues Personal (auch im Ausland) zu rekrutieren.

Daneben hat die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) die Möglichkeit geschaffen, Fähren am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) auch mit dem Patent des Fährschiffers zu führen. Die Prüfung kann durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt abgenommen werden.

Auch vorhandenes Personal der Reederei, das die Eingangsvoraussetzungen erfüllt, kann auf diesem Wege qualifiziert werden.

6. Welche eigenen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, die darauf schließen lassen, dass die bislang ergriffenen Maßnahmen die Ausfallzahlen reduziert haben?

Nach Angaben des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Nord-Ostsee-Kanal (WSA NOK) sind die Ausfallzeiten im Januar 2024 bereits deutlich geringer als im Monatsdurchschnitt 2023 ausgefallen.

7. Welche Pläne gibt es seitens der Bundesregierung, den Personalmangel bei den Fährbesatzungen durch den Einsatz von bundeseigenem Personal oder durch andere Maßnahmen zu kompensieren?
8. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung die Möglichkeit, eine Personalreserve für den Betrieb von Fährschiffen zur Verfügung zu stellen, die an sieben Tagen in der Woche einsatzbereit ist und Personalausfälle kompensieren kann?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Fährbetrieb am NOK wird privatwirtschaftlich durchgeführt. Der Einsatz von bundeseigenem Personal ist nicht vorgesehen.

9. Plant die Bundesregierung die Einrichtung digitaler Informationsangebote, um Fährnutzer über kurzfristige Ausfälle von Fährverbindungen an den jeweiligen Anlegestellen informieren zu können?
10. Plant die Bundesregierung die Einrichtung entsprechender Informationsangebote, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

11. Plant die Bundesregierung digitale dynamische Verkehrsleitsysteme in Echtzeit in den Städten Brunsbüttel und Rendsburg, um über Blockaden des Kanaltunnels oder der Kanalhochbrücke, Ausfälle der lokalen Schwebefähre oder der nahen Fährverbindungen in Echtzeit informieren zu können, wenn ja, wann, wo genau, und in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 9 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es besteht bereits die Möglichkeit, sich über das Elektronische Wasserstraßeninformationssystem ELWIS per E-Mail-Abo aktuell informieren zu lassen. Dynamische Verkehrsleitsysteme für die Schwebefähre oder die Kanalfähren sind derzeit nicht vorgesehen.

12. Wie soll nach Auffassung der Bundesregierung die aktuelle Versorgungslücke bei den Fährverbindungen bis zum Eintreffen der neuen Fährschiffe geschlossen werden (bitte konkrete Verbesserungsmaßnahmen darstellen)?
17. Plant die Bundesregierung die Vorhaltung von Ersatzfähren (Fährreserve), um nicht vermeidbare Ausfälle von Fähren kompensieren zu können, wenn ja, wann, wo genau, und in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 12 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erfahrungen mit den neuen Hybridfähren und den bisherigen konventionellen Fähren zeigen, dass derzeit eine größere Fährreserve für die Überbrückung kurzfristiger Ausfälle vorgehalten werden muss. Bisher standen dem WSA NOK zwei 45t-Fähren für planmäßige Wertzeiten sowie für unplanmäßige Ausfälle als Reservefähren zur Verfügung. Die Außerbetriebnahme von drei alten Fähren (im Austausch für die neuen Hybridfähren) wird bis zur Lieferung der nächsten Neubauten ausgesetzt. Daher können zurzeit fünf Fähren als Reservefähren eingesetzt werden. Diese sollen mindestens bis zum erfolgreichen Abschluss einer Testphase des Landanschlusses für die Hybridfähren in einigen Jahren vorgehalten werden.

Die 45t-Reservefähren kommen bei Ausfällen der 100t-Fähren auch am Standort Brunsbüttel zum Einsatz.

13. Was plant die Bundesregierung in der laufenden 20. Legislaturperiode, um die Sanierung der maroden Böschungen, Wirtschaftswege und Fähranleger des NOK zu bewältigen (bitte tabellarisch entsprechend den einzelnen Maßnahmen mit Umfang der Arbeiten, Kostenschätzung, Baubeginn und Dauer auflisten)?

Die Arbeiten zur Instandsetzung der Unterwasserböschungen des NOK haben bereits begonnen. Die Instandsetzung der Schäden, die Auswirkungen auf die Standsicherheit der Böschungen haben, soll im Jahr 2025 abgeschlossen werden. Die Baukosten betragen voraussichtlich 10 Mio. Euro.

Die Instandsetzung der Betriebswege der WSV am NOK wird kontinuierlich betrieben. Die Maßnahmen unterliegen regelmäßig einer Priorisierung.

Für die Instandsetzung bzw. den Neubau der Fähranleger haben erste Vorplanungen begonnen. Kosten und Umsetzungszeitraum können derzeit nicht verlässlich benannt werden. Über den Realisierungszeitraum wird nach Abschluss

der Vorplanungen in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Personal- und Haushaltsmitteln entschieden.

14. Hält die Bundesregierung an der im Bundeshaushalt 2020 beschlossenen Beschaffung einer modernen und umweltfreundlichen dritten innerstädtischen 100-Tonnen-Fähre für Brunsbüttel fest, und wenn nein, warum nicht?

Eine dritte innerstädtische 100t-Fähre für Brunsbüttel ist derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar.

15. Sind der Bundesregierung Forderungen von kommunalen Amts- und Mandatsträgern aus der Region um den NOK bekannt, angesichts der hohen Querungsverkehrszahlen anstelle der 45-Tonnen-Fährschiffe größere Fähren (100 Tonnen) in größerem Umfang anzuschaffen?

Eine solche Forderung ist Gegenstand der Klage der Stadt Rendsburg zur Feststellung, in welchem Umfang die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet ist, im Bereich der klagenden Stadt Rendsburg Einrichtungen zum Zwecke der Querung des Nord-Ostsee-Kanals zur Verfügung zu stellen und zu unterhalten.

16. Zieht die Bundesregierung die Anschaffung weiterer 100-Tonnen-Fähren in Betracht, wenn ja, in welchem Umfang, und wann, und wenn nein, warum nicht?

Nein.

Ergänzend wird auf die Antworten zu den Fragen 14, 15 und 22 verwiesen.

18. Welche eigenen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, wann die zur Ladung der Hybridfähren erforderlichen Landstromanlagen bereitgestellt werden (bitte die Angaben zu den jeweiligen geplanten Anlagen aufstellen)?

Derzeit wird die für die Landstromversorgung notwendige Infrastruktur geplant. Die bauliche Umsetzung an den Fährstellen Hochdonn, Hohenhörn und Nobiskrug erfolgt voraussichtlich im Jahr 2025.

19. Welche Verbesserungen werden an den künftigen Hybridfähren im Vergleich zu den bereits im Einsatz befindlichen Schiffen konkret vorgenommen, um die Ausfälle, die durch den Einsatz von Generatoren zur Ladung der Schiffsbatterien entstehen, zu vermeiden?

Die bei der Inbetriebnahme der drei neuen Hybridfähren gesammelten Erfahrungen werden in die kommenden Ausschreibungen aufgenommen. Die Auswahl von Bauteilen und Anlagenteilen wird entsprechend angepasst, um eine höhere Verfügbarkeit zu gewährleisten.

20. Zieht die Bundesregierung die Weiterentwicklung der bisherigen Kanalfähren zu autonom fahrenden Kanalfähren in Betracht, wenn ja, wann, und in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der Projektplattform Clean Autonomous Public Transport Network wird derzeit eine Machbarkeitsstudie zum autonomen Betrieb der Kanalfähren erstellt. Das WSA NOK ist als Betreiber der Fähren beteiligt.

21. Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse über das Ausmaß der wirtschaftlichen Folgen durch die Fährausfälle in der Region um den NOK vor (bitte gestaffelt nach Wirtschaftsbereichen wie Landwirtschaft, Gastronomie oder Logistik darstellen), und wenn nein, warum nicht?

Das Ziel der Bundesregierung ist es, den Fährverkehr auf dem NOK zu gewährleisten. Daher werden alle Anstrengungen unternommen, Fährausfälle zu vermeiden. Der Bundesregierung ist bekannt, dass die Fährausfälle erhebliche Auswirkungen haben. Detaillierte Erkenntnisse über das genaue Ausmaß der wirtschaftlichen Folgen liegen der Bundesregierung nicht vor.

Ergänzend wird auf die Antworten zu den Fragen 5, 12 und 17 verwiesen.

22. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Dimensionierung von Fährkapazitäten sich weiterhin aus dem historischen Planfeststellungsverfahren zum Bau des damaligen Kaiser-Wilhelm-Kanals ableiten und die Dimensionierung nicht entsprechend dem aktuellen Bedarf erfolgen muss, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht (vgl. www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Elbfahre-Glueckstadt-Wischhafen-praesentiert-Alternative-zu-Elbtunnel,elbfahre340.html; bitte jeweils ausführlich begründen)?

Eine Verpflichtung zur Anpassung der Fährkapazitäten an aktuelle Verkehrsverhältnisse ist in den Planfeststellungsbeschlüssen betreffend die verschiedenen Fährverbindungen nicht enthalten.

23. Hat die Bundesregierung geprüft, ob der Betrieb der Fähren neu ausgeschrieben und ggf. an einen anderen Anbieter vergeben werden könnte, wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?

In Anbetracht des sehr überschaubaren Markts für die Vergabe und insbesondere im Hinblick auf den Fachkräftemangel im Bereich nautisches Fachpersonal wurde der in der Antwort zu Frage 5 beschriebene Weg befürwortet.

