

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 20/14332 –

Zur aktuellen Lage und Resilienz deutscher Bundeswasserstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Gemäß der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (www.gdws.vsw.bund.de/DE/wasserstrassen/01_bundeswasserstrassen/bundeswasserstrassen-node.html) umfasst das Netz der Bundeswasserstraßen in Deutschland circa 7 300 Kilometer Binnenwasserstraßen, von denen circa 75 Prozent der Strecke auf Flüsse und 25 Prozent auf Kanäle entfallen.

Wie die Presse bereits in verschiedensten Veröffentlichungen aufgegriffen hat, ist derzeit die Schiffbarkeit auf mehreren deutschen Binnenwasserstraßen aufgrund eingestürzter Brücken, beschädigter Schleusen oder anderer Ursachen eingeschränkt, ohne dass Naturkatastrophen oder Terrorakte dafür Ursache wären.

So stürzte vor mittlerweile zweieinhalb Monaten die Dresdner Carolabrücke teilweise ein und behindert seither die Binnenschifffahrt vor Ort. Die derart beeinträchtigte Bundeswasserstraße Elbe schneidet Tschechien damit von der Binnenschifffahrt ab, was Binnenschifffahrt Online – Das Magazin für Technik und Logistik mit Bezug auf die Carolabrücke eine „internationale Katastrophe“ nennt (binnenschifffahrt-online.de/2024/12/featured/34440/carolabruecke/).

Auch die Mosel bleibt voraussichtlich monatelang nicht regulär schiffbar und schneidet nach einer Havarie eines Schiffes an einer Schleuse somit Binnenhäfen in Frankreich und Luxemburg vom Anlaufen ab (binnenschifffahrt-online.de/2024/12/featured/34516/mosel-7/).

1. Welche personellen und technischen Kapazitäten werden für eine schnellstmögliche Wiederherstellung der Schiffbarkeit nach Havarien benötigt bzw. vorgehalten, und werden diese seitens der Bundesregierung als ausreichend erachtet?

Die Bundeswasserstraßen werden von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) betrieben, unterhalten und ausgebaut. Die WSV verfügt zur Behebung von Bauwerksschäden nach Havarien über eigenes, qualifiziertes Fachpersonal und eigene Wasserfahrzeuge in den Bauhöfen und Au-

Benbezirken sowie über nautisches Fachpersonal zur Beseitigung von Havarien. Im Bedarfsfall werden Fremdfirmen zur Unterstützung bei Havarien hinzugezogen. Die jüngsten Havarien an der Mosel (Schleuse Müden) und am Main (querliegende Frachtschiffe) haben dabei die Leistungsfähigkeit der WSV erneut unter Beweis gestellt.

An der Küste übernimmt das Havariekommando die Abwicklung komplexer Schadenslagen und hat sich in den rund 20 Jahren seines Bestehens bestens bewährt.

2. Welche Bundesministerien und Behörden wirken bei der Wiederherstellung der Schiffbarkeit von Bundeswasserstraßen mit?

Die Wiederherstellung der Schiffbarkeit von Bundeswasserstraßen liegt in der Zuständigkeit der WSV. Die Wasserschutzpolizeibehörden der Länder unterstützen die Behörden der WSV bei der Havarieabwicklung.

3. Zu welchen entsprechend leistungsfähigen Unternehmen (vgl. Frage 2) unterhält die Bundesregierung vertragliche Beziehungen?

Die WSV unterhält mit zwei privaten Schleppreedereien vertragliche Beziehungen zur Bereitstellung von Notschleppkapazität an der Nord- und Ostsee.

4. Könnten Pionier-Einheiten der Bundeswehr und bzw. oder könnte das Technische Hilfswerk (THW) einen Beitrag zur Schiffbarmachung unserer Binnenwasserstraßen leisten, wenn ja, inwiefern, und welcher Voraussetzungen bedarf es dazu?

In Einzelfällen können auch Pionier-Einheiten der Bundeswehr bei der Beseitigung von Havarien mit ihren schweren und geländegängigen Fahrzeugen unterstützend behilflich sein. Lokale Rettungsorganisationen (Feuerwehren, THW, Wasserwacht etc.) kommen insbesondere bei Havarien mit Personenschäden entsprechend ihrer gesetzlichen Zuständigkeit zum Einsatz.

5. Welcher Finanzbedarf ergibt sich nach Kenntnis der Bundesregierung aus dem Umfang der Beräumungsmaßnahmen der Bundeswasserstraße Elbe an der Carolabrücke?

Die Carolabrücke in Dresden liegt im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Dresden. Daher liegen der Bundesregierung hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

6. Hält die Bundesregierung angesichts der Erfahrungen mit Havarien an Schleusen am Verzicht auf eine gesetzliche Verpflichtung zur Haftpflichtversicherung für Binnenschiffe auf deutschen Bundeswasserstraßen fest, und wenn ja, weshalb (www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1008102)?

An der Einschätzung der Bundesregierung haben sich gegenüber der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 163 des Abgeordneten René Bochmann auf Bundestagsdrucksache 20/10565 keine Änderungen ergeben.

7. Erwartet die Bundesregierung angesichts der Sperrung der Elbebrücke in Bad Schandau (www.lasuv.sachsen.de/b-172-bad-schandau-sperrung-8097.html) und der eingestürzten Carolabrücke in Dresden ggf. ein Aufwachsen oder Absinken der Gefahren, die von Brücken über Bundeswasserstraßen für die Schiffbarkeit und die Bundeswasserstraßen ausgehen?

Von den Brücken, welche sich im Verantwortungsbereich der WSV befinden, geht keine Gefahr für die Bundeswasserstraßen und deren Schiffbarkeit aus.

8. Hat sich die Bundesregierung zu dem Projekt „Oder-Elbe-Donau-Wasserstraße“ eine eigene Auffassung gebildet, und wenn ja, welche (vgl. www.diepresse.com/6250162/absage-an-den-donau-oder-elbe-kanal/)?

Die Donau-Oder-Elbe-Kanalverbindung stellt eine bisher nicht realisierte Wasserstraßenverbindung auf den Staatsgebieten von Österreich, Tschechien, Polen und der Slowakei dar. Aus Sicht der Bundesregierung besteht kein besonderes Interesse an der Wasserstraßenverbindung. Es ist unklar, ob ein solches Projekt wirtschaftlich darstellbar und unter ökologischen Gesichtspunkten durchsetzbar wäre.

9. Hält die Bundesregierung an ihrer im Entwurf eines Gesetzes zu dem Vierten Protokoll vom 18. September 2023 zur Änderung des Vertrags vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel festgehaltenen Absicht zur Zahlung von Ausgleichszahlungen in Millionenhöhe als Ausgleich zugunsten der Gesellschaft Voies Navigables de France fest, und wenn ja, weshalb (vgl. Bundestagsdrucksache 20/13089)?

Die Bundesregierung steht gegenüber ihren Partnern Frankreich und Luxemburg zu ihren Verpflichtungen, die sich aus dem am 18. September 2023 unterzeichneten Änderungsprotokoll zum Moselvertrag ergeben. Die Erfüllung dieser Verpflichtungen ist eine Bedingung, um die Mosel in Zukunft wie geplant von Schifffahrtsabgaben befreien zu können.

10. Priorisiert die Bundesregierung angesichts der teilweisen Nichtschiffbarkeit von Elbe und Mosel (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) ggf. eine Aufgabe, etwa deren Schiffbarmachung oder die Zahlung von Ausgleichszahlungen zugunsten der Gesellschaft Voies Navigables de France, und wenn ja, welche, und weshalb?

Die beiden Aufgaben, (Wieder-)Schiffbarmachung der Bundeswasserstraßen und Umsetzung des 4. Änderungsprotokolls zum Moselvertrag, stehen in keinem Konkurrenzverhältnis zueinander.

11. Hält die Bundesregierung an dem durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Mosel-Saar-Lahn genannten Ziel fest, durch die jüngsten Hilfsmaßnahmen bis Jahresende allen ca. 70 Schiffen und ihren Besatzungen, die oberhalb des havarierten Schleusentores auf der Bundeswasserstraße Mosel ohne eigenes Verschulden festliegen bzw. festlagen eine Schleusung zu ermöglichen, wenn nein, weshalb nicht, bzw. – falls eine Beantwortung dieser Kleinen Anfrage erst nach Jahresende erfolgt – ist das oben genannte Ziel erreicht worden, und wenn nein, weshalb nicht (vgl. www.n-tv.de/panorama/70-Schiffe-nach-Schleusenunfall-auf-Mosel-gefangen-article25426336.html und www.swrfernsehen.de/landesschau-rp/beschadigte-moselschleuse-so-geht-es-einem-schiffer-und-dem-wasseramt-schef-100.html)?

Bei weiterhin planmäßigem Verlauf werden die Schiffe bis Jahresende aus der Mosel geschleust sein.