

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Alexis L. Giersch, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Lars Haise, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Stefan Henze, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Hans-Jürgen Goßner, Volker Scheurell, Otto Strauß, Andreas Mayer, Carsten Becker Dr. Gottfried Curio, Steffen Janich und der Fraktion der AfD

Teilweise Sperrung der Schleuse Brunsbüttel sowie möglicher wirtschaftlicher Schaden und Betriebseinschränkungen am Nord-Ostsee-Kanal

In der Zeitschrift „Zukunft Meer“ (Heft 1/2025) wird unter der Überschrift „Der Nord-Ostsee-Kanal – Katerstimmung im Jubiläumsjahr“ die Bundesregierung als zuständige Stelle aufgefordert, kurzfristig Maßnahmen zu ergreifen, um die durch Böschungsschäden bedingte Geschwindigkeitsreduzierung auf der Weststrecke des Nord-Ostsee-Kanals, die laut Fachberichten seit 2023 zu erheblichen Verzögerungen, längeren Befahrenszeiten, Einschränkungen für kleinere Schiffe und damit zu volkswirtschaftlichen Belastungen führt, schnellstmöglich zu beheben und damit die Funktionsfähigkeit der weltweit meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße (mit einem jährlichen volkswirtschaftlichen Nutzen von rund 570 Mio. Euro) wiederherzustellen (www.yumpu.com/de/document/read/70748697/me2be-zukunft-meer-2025-01).

Die vorübergehende Sperrung der zweiten großen Kammer der Schleuse Brunsbüttel am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) am 6. Oktober 2025 wirft bei den Fragestellern zahlreiche Fragen zu den Ursachen der technischen Probleme, der Durchführung der Wartungsarbeiten sowie den Auswirkungen auf die Schifffahrt und die Wirtschaft auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Defekte führten zur vorübergehenden Sperrung der zweiten großen Schleusenkammer in Brunsbüttel?
2. Welche technischen Probleme an beiden großen Schleusenkammern, welche das Risiko eines Schleusenausfalls bergen, sind bekannt, und seit wann jeweils?
3. Welche Maßnahmen wurden seit Erkennen der technischen Probleme jeweils ergriffen, um die dadurch bedingten Risiken zu beseitigen bzw. zu minimieren?
4. Wurden die regelmäßigen Inspektionen an den Torunterwagen durchgeführt, oder gab es verlängerte Inspektionsintervalle?
5. Wenn Frage 4 bejaht wird, wie lange wurden die Inspektionsintervalle verlängert, und welche Gründe führten zu dieser Verlängerung?

6. Wie oft waren in den letzten 30 Jahren entweder in Brunsbüttel oder in Holtenau zeitgleich beide großen Kammern außer Betrieb (bitte getrennt angeben für Brunsbüttel und Holtenau), und wie lange dauerten die Ausfallzeiten (bitte nach den fünf längsten Ausfallzeiten, den fünf kürzesten Ausfallzeiten und der durchschnittlichen Ausfallzeit aufschlüsseln)?
7. Wie viele Schiffe waren von der in Frage 6 erfragten Sperrung der Schleusenammern betroffen?
8. Welche Verzögerungen ergaben sich für die Schifffahrt durch die in Frage 6 erfragten Sperrung der Schleusen?
9. Welche Investitionen sind in den letzten fünf Jahren in die Instandhaltung und Modernisierung der Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal geflossen?
10. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Instandsetzung der Schleusenammern in Brunsbüttel?
11. Welcher Zeitplan wurde bzw. wird jeweils für die vollständige Wiederinbetriebnahme der gesperrten Schleusenammer erwartet (vgl. Frage 10), und wurde dieser (bisher) eingehalten?
12. Ist geplant, die Anzahl der für den Nord-Ostsee-Kanal in Reserve gehaltenen Schleusentore zu erhöhen und wenn ja, auf wie viele Tore, bis wann, und mit welchen Mitteln?
13. Bis wann ist nach derzeitigem Stand mit der Fertigstellung der dritten großen Schleusenammer der Schleuse Brunsbüttel zu rechnen?
14. Wie hoch war das veranschlagte Budget für den Bau der dritten Schleusenammer Brunsbüttel?
15. Wird dieses in Frage 14 erfragte Budget voraussichtlich eingehalten?
16. Wenn Frage 14 verneint wird, um wie viel werden die tatsächlichen Baukosten die geplanten Baukosten übersteigen, und wie sind die Mehrkosten zu begründen?
17. Wie viele Mitarbeiter haben bzw. hatten jeweils das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Brunsbüttel und das WSA Holtenau in den Jahren 1980, 1990, 2000, 2010, 2020 und 2025?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die Personalentwicklung, und welche Personalpolitik verfolgt die Bundesregierung für die kommenden Jahre (vgl. Frage 17)?
19. In welcher Höhe standen den beiden WSÄ am Nord-Ostsee-Kanal Haushaltsmittel für Instandhaltung in den Jahren 1980, 1990, 2000, 2010, 2020 und 2025 zur Verfügung, und in welcher Höhe wurden diese Mittel verbraucht?
20. Wie viele Böschungsschäden auf der Weststrecke des Nord-Ostsee-Kanals sind der Bundesregierung aktuell bekannt, und wie hoch werden die Sanierungskosten insgesamt geschätzt?
21. Welche Gründe sind ausschlaggebend, die Geschwindigkeitsreduzierung auf 12 km/h auf der gesamten Strecke weiterhin aufrechtzuerhalten, obwohl die Schäden nur die Weststrecke betreffen und laut Fachmeinung eine Beschränkung auf der Oststrecke nicht erforderlich wäre (vgl. in der Vorbemerkung der Fragesteller genannter Artikel)?
22. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung ggf., um kleinere Schiffe, die laut Experten kaum Böschungswirkung erzeugen, von den aktuellen Einschränkungen auszunehmen (vgl. Frage 21)?

23. Welche Auswirkungen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die derzeitigen Betriebseinschränkungen (Schleusen, Weststrecke, Fährbetrieb) auf die Erreichbarkeit der Seehäfen Hamburg, Brunsbüttel, Rendsburg, Kiel, Bremerhaven und Wilhelmshaven sowie auf die Industrie- und Gewerbeunternehmen in Norddeutschland?
24. Wie bewertet die Bundesregierung das Risiko langfristiger volkswirtschaftlicher Schäden, wenn die Engpasssituation im NOK angesichts alternder Schleusanlagen (u. a. Baujahr 1914 der sog. Neuen Schleusen in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel) sowie etwaiger laufender Bauverzögerungen und eingeschränkter Begegnungsmöglichkeiten weiter anhält?
25. Wie ist der aktuelle Bautenstand der Ersatzbauten der sog. alten Schleusen (Baujahr 1894) in Kiel-Holtenau, und wird nach Einschätzung der Bundesregierung der Zeitplan für die Fertigstellung eingehalten?

Berlin, den 13. Januar 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

