

Antwort**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Alexis L. Giersch, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/4650 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Welche konkreten Defekte führten zur vorübergehenden Sperrung der zweiten großen Schleusenkammer in Brunsbüttel?

Die kurzzeitige Sperrung im Oktober 2025 entstand durch Hindernisse in der Torbahn des Schiebetores der Nordkammer, während gleichzeitig Schienen in der Südkammer repariert wurden. Nach der Beseitigung der Hindernisse kam es zu einer Havarie des Torunterwagens, wodurch die Nordkammer außer Betrieb ging. Die Südkammer blieb nutzbar.

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?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

An beiden großen Kammern bestehen altersbedingte Probleme an Antrieben und Steuerungstechnik. Mit der Inbetriebnahme einer neuen 5. Schleusenkammer wird das Ausfallrisiko reduziert und eine Grundinstandsetzung der bestehenden Kammern ermöglicht.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Torunterwagen werden in regelmäßigen Intervallen instandgesetzt und ausgewechselt.

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 Schleusenkammern betroffen?
8. Welche Verzögerungen ergaben sich für die Schifffahrt durch die in Frage 6 erfragten Sperrung der Schleusen?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Die Schifffahrt nutzt in diesen Fällen die Umfahrung über Skagen.

9. Welche Investitionen sind in den letzten fünf Jahren in die Instandhaltung und Modernisierung der Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal geflossen?
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?

Die Fragen 9 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Folgende Haushaltsmittel wurden für Investitionen und Ausgaben für die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur am NOK (Kapitel 1203, Titel 780 01 und 780 02) verausgabt:

2021: 255 Mio. Euro,
2022: 179 Mio. Euro,
2023: 242 Mio. Euro,
2024: 297 Mio. Euro,
2025: 273 Mio. Euro.

Ab dem Jahr 2010 standen davon spezifisch für Instandsetzungsmaßnahmen (nur Kapitel 1203, Titel 780 01, ohne Nassbaggerarbeiten) folgende Mittel zur Verfügung:

2010: 3,7 Mio. Euro,
2020: 10,0 Mio. Euro,
2025: 16,9 Mio. Euro.

Für die Jahre vor 2010 liegen der Bundesregierung keine Daten zu den Instandhaltungsmitteln der beiden WSÄ am NOK vor.

10. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Instandsetzung der Schleusenammern in Brunsbüttel?

Der Bundesregierung liegen keine belastbaren Kostenschätzungen vor, da die Untersuchungen zum Umfang der Grundinstandsetzung der Schleusenammern in Brunsbüttel noch nicht abgeschlossen sind.

11. Welcher Zeitplan wurde bzw. wird jeweils für die vollständige Wiederinbetriebnahme der gesperrten Schleusenammern erwartet (vgl. Frage 10), und wurde dieser (bisher) eingehalten?

Die Südkammern wurde am 18. Februar 2026 wegen eines Schadens am Torunterwagen gesperrt, repariert und in Betrieb genommen. Seit Kalenderwoche 11 wird in der Nordkammern das Tor in Torbahn drei gewechselt; die Sperrung dauert voraussichtlich bis Kalenderwoche 13. Ab Kalenderwoche 16 wird die Südkammern erneut für den Austausch der Torunterwagenschienen in Torbahn vier gesperrt – voraussichtlich bis Kalenderwoche 31. Die Arbeiten liegen bisher im Zeitplan. Die kleinen Kammern bleiben durchgehend in Betrieb.

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?

Es sind ausreichend Reservetore vorhanden.

13. Bis wann ist nach derzeitigem Stand mit der Fertigstellung der dritten großen Schleusenammern der Schleuse Brunsbüttel zu rechnen?

Die Fertigstellung der 5. Schleusenammern ist für Ende 2026 geplant.

14. Wie hoch war das veranschlagte Budget für den Bau der dritten Schleusenammern 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?

Die Fragen 14 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das veranschlagte Budget beträgt 1,2 Mrd. Euro. Die bisherigen Ausgaben liegen innerhalb dieses Kostenrahmens.

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?

Anzahl Beschäftigte WSA Brunsbüttel und WSA Kiel-Holtenau.

Jahr	WSA Brunsbüttel	WSA Kiel-Holtenau	WSA NOK ab 22.03.2021
2025			678
2020	376	421	
2010	428	471	
2000	505	537	
1990	Angaben zu den Mitarbeiterzahlen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSA) Brunsbüttel und Kiel-Holtenau für die Jahre 1980, 1990 und 2000 können aufgrund der nach der Personalaktenrichtlinie geltenden Löschfristen nicht mehr bereitgestellt werden.		
1980			

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Personalentwicklung, und welche Personalpolitik verfolgt die Bundesregierung für die kommenden Jahre (vgl. Frage 17)?

Die Bundesregierung bewertet die Personalentwicklung in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vor dem Hintergrund der erfolgten Reformschritte als zielgerichtet. Durch die Bündelung von Aufgaben und Kompetenzen sowie die Neuordnung der Ämterstrukturen wurden Voraussetzungen für effizientere Verwaltungsabläufe und eine moderne Aufgabewahrnehmung geschaffen. Ziel für die kommenden Jahre ist es, Strukturen effizient zu gestalten, Verwaltungsabläufe zu modernisieren und zu digitalisieren, um die Leistungsfähigkeit der WSV zu sichern und den zukünftigen Anforderungen an eine moderne Infrastrukturverwaltung gerecht zu werden.

20. Wie viele Böschungsschäden auf der Weststrecke des Nord-Ostsee-Kanals sind der Bundesregierung aktuell bekannt, und wie hoch werden die Sanierungskosten insgesamt geschätzt?

Es sind ca. 100 Schäden an der Unterwasserböschung entlang des NOK bekannt. Die Kosten zur Instandsetzung der wesentlichen Schadensbereiche betragen schätzungsweise 14 Mio. Euro.

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)?

Die Böschungsschäden liegen auf der gesamten Kanalstrecke vor.

22. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung ggf., um kleinere Schiffe, die laut Experten kaum Böschungswirkung erzeugen, von den aktuellen Einschränkungen auszunehmen (vgl. Frage 21)?

Die Bundesregierung plant keine Ausnahmen. Die Auswirkungen auf die Böschungen sind vom Abstand der Schiffe zur Böschung abhängig und nicht von ihrer Größe.

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?

Die Erreichbarkeit der Seehäfen ist zu jeder Zeit gegeben.

24. Wie bewertet die Bundesregierung das Risiko langfristiger volkswirtschaftlicher Schäden, wenn die Engpassituation im NOK angesichts alternder Schleusenanlagen (u. a. Baujahr 1914 der sog. Neuen Schleusen in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel) sowie etwaiger laufender Bauverzögerungen und eingeschränkter Begegnungsmöglichkeiten weiter anhält?

Am NOK bestehen keine Engpasssituationen und damit kein Risiko für das Eintreten volkswirtschaftlicher Schäden. Der Ersatz der Schleusenanlagen in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel wird umgesetzt.

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?

Der Zeitplan wird eingehalten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.