

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Paul und der Fraktion der AfD – Drucksache 21/5037 –

Ersatzneubau der Schleuse Oldenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Schleuse Oldenburg ist Bestandteil der Bundeswasserstraße Hunte im Sinne des § 1 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG). Sie wurde in den Jahren 1922 bis 1928 errichtet und verfügt über eine nutzbare Kammerlänge von rund 105 Metern sowie eine Breite von 12 Metern.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) ist das Vorhaben „Ersatzneubau Schleuse Oldenburg“ (Projekt W 24) dem „Vordringlichen Bedarf“ zugeordnet. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird mit 1,3 angegeben. Die aktuelle Planung sieht einen vollständigen Ersatzneubau der Schleuse (zusammen mit der Schleuse Dörpen) vor und soll eine Erweiterung auf eine nutzbare Länge von 115 Metern und eine Breite von 12,5 Metern erhalten, um sie für den modernen Güterschiffverkehrsverkehr nutzbar zu machen.

Trotz der Einstufung des Vorhabens in den „Vordringlichen Bedarf“ ist bislang kein Baubeginn erfolgt. Vor dem Hintergrund des Alters der Anlage, ihrer Bedeutung für die Anbindung des Oldenburger Hafens an das überregionale Wasserstraßennetz sowie der Zielsetzung des Bundes, Güterverkehre verstärkt auf die Binnenwasserstraße zu verlagern, ergeben sich für die Fragesteller Fragen zum baulichen Zustand, zum Stand der Planung, zur Finanzierung und zur zeitlichen Umsetzung des Ersatzneubaus.

1. Wie bewertet die Bundesregierung den baulichen Zustand der Schleuse Oldenburg unter besonderer Berücksichtigung altersbedingter Substanzschäden?
5. Liegen externe oder interne Gutachten zum baulichen Zustand vor, und zu welchen wesentlichen Ergebnissen kommen diese ggf. (ggf. bitte das Erstellungsjahr angeben)?

Die Fragen 1 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der regelmäßigen Bauwerksinspektion wird der bauliche Zustand der Schleuse Oldenburg geprüft, dokumentiert und abschließend bewertet. Zusätzlich wurde die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) im Jahr 2019 mit der Erstellung einer Zustandsprognose beauftragt. Aus dieser geht als Ergebnis her-

vor, dass sowohl die massive Konstruktion als auch die Verschlüsse derzeit keinen Anlass für eine Grundinstandsetzung oder einen Neubau der Anlage geben.

2. Welche turnusmäßigen Bauwerksprüfungen wurden seit dem 1. Januar 2015 durchgeführt (bitte nach Datum und Prüfmethode aufschlüsseln)?
3. Welche konkreten baulichen Mängel oder altersbedingten Substanzschäden wurden seit 2015 festgestellt (bitte nach Jahr, Bauteil und Art des Schadens aufschlüsseln)?
4. Welche dieser festgestellten Mängel (vgl. Frage 3) wurden als sicherheitsrelevant eingestuft?
6. Welche Instandsetzungs- oder Sicherungsmaßnahmen wurden seit 2015 durchgeführt (bitte nach Jahr, Maßnahme und Kosten aufschlüsseln)?
7. Welche betrieblichen Einschränkungen bestanden ggf. seit 2015 (z. B. Sperrungen, Einschränkungen bei Schiffsabmessungen, Tonnage, Schleusungsfrequenz oder Betriebszeiten; bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

Die Fragen 2 bis 4, 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

In den Jahren 2017 und 2024 wurde die Bauwerksprüfung durchgeführt. Dabei wurde ein sicherheitsrelevanter Mangel festgestellt: Eine ausreichende Kippsicherheit der Nordwand der Schleuse Oldenburg ließ sich nicht nachweisen. Daher wurde eine Verstärkung der Nordwand als Sanierungsmaßnahme im Jahr 2017 durchgeführt. Die Baukosten beliefen sich auf ca. 600 000 Euro (brutto). Danach wurden sämtliche Einschränkungen aufgehoben.

8. Wie viele außerplanmäßige Betriebsunterbrechungen traten ggf. seit 2015 auf (bitte nach Jahr und Dauer aufschlüsseln)?

Seit 2015 traten keine außerplanmäßigen Betriebsunterbrechungen auf.

9. Wie viele Schleusungen und welche Gütermengen wurden seit 2015 jährlich abgewickelt?

Anzahl geschleuster Schiffe:

2015: 3 250,

2016: 3 346,

2017: 3 152,

2018: 2 990,

2020: 2 980,

2021: 3 131,

2022: 2 780,

2023: 2 798,

2024: 2 357.

Gütertonnen (in Mio. t):

2015: 1,76,

2016: 1,67,

2017: 1,54,
2018: 1,66,
2020: 1,31,
2021: 1,36,
2022: 1,23,
2023: 1,31,
2024: 1,21.

10. Wann wurden die einzelnen Planungsphasen (Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) jeweils begonnen und abgeschlossen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
11. Wann wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
12. Welche Verfahrensschritte des Planfeststellungsverfahrens sind bislang abgeschlossen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
13. Welche Einwendungen wurden im Verfahren erhoben (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller; bitte Anzahl und thematische Zuordnung angeben)?
14. Welche zeitlichen Meilensteine waren seit 2016 vorgesehen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller; bitte geplanten Termin angeben)?
15. Welche dieser Meilensteine wurden nicht erreicht (vgl. Frage 14)?
16. Welche konkreten Ursachen führten jeweils zur Terminabweichung (z. B. Planungsänderungen, Personalkapazitäten, naturschutzrechtliche Prüfungen, Einwendungen; vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
17. Welcher Zeitpunkt ist derzeit für den Baubeginn und die Fertigstellung vorgesehen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
18. Welche Kostenschätzung lag dem BVWP 2030 zugrunde (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
19. Welche aktuellen Gesamtkosten werden veranschlagt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
20. Wie haben sich die Kosten seit 2016 entwickelt (vgl. Frage 19; bitte nach Jahren oder Fortschreibungen aufschlüsseln)?
21. Welche Haushaltsmittel wurden seit 2016 im Bundeshaushalt für das Projekt veranschlagt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller; bitte nach Haushaltsjahren angeben)?
22. Welche Mittel sind jeweils abgeflossen (vgl. Frage 21)?
24. Welche priorisierenden Maßnahmen wurden seit 2016 für dieses Projekt ergriffen?

Die Fragen 10 bis 22 und 24 werden gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau des Küstenkanals einschließlich des Ersatzneubaus zweier Schleusen wurde im Rahmen des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 untersucht

und mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,3 in den Vordringlichen Bedarf des BVWP aufgenommen (Projekt W24). Die Kostenschätzung zu den einzelnen Ausbauvorhaben der Wasserstraßen erfolgte von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) auf der Grundlage von laufenden Vergleichsprojekten. So beliefen sich die Gesamtkosten des Ausbaus des Küstenkanals auf rund 255 Mio. Euro, davon rund 45 Mio. Euro für den Neubau der Schleuse Oldenburg (jeweils Preisstand 2014). Das Ausbauvorhaben wurde noch nicht begonnen, daher wurden bisher keine Haushaltsmittel veranschlagt.

In Folge der gesetzlich vorgeschriebenen Bedarfsplanüberprüfung werden alle noch nicht begonnenen Ausbauvorhaben einer Nachbewertung unterzogen und nach Auswertung der Ergebnisse und auf Grundlage von Bauzustandsbewertungen entschieden, wie der Erhalt der Bundeswasserstraße mit der Schleuse gewährleistet wird. Wie im gesamten Netz der Bundeswasserstraßen liegt im Zuge der Umsetzung des BVWP-Projektes W24 die Priorität auf den Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen zur dauerhaften und zukunftsorientierten Aufrechterhaltung des Verkehrs auf dem Küstenkanal. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Bauwerkszustände wird die Planung differenziert und nicht im Gesamten für das Projekt fortgeführt; teilweise im Rahmen der Unterhaltung ohne die Notwendigkeit der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens.

23. Welche Kriterien führten zur Einstufung des Projekts in den „Vordringlichen Bedarf“ (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Alle „Neuen Wasserstraßenausbauvorhaben“ mit einem NKV von größer eins wurden in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aufgenommen.

25. Wurden bei der Planung des Ersatzneubaus der Schleuse Oldenburg aktuelle und zukünftige Entwicklungen der Binnenschifffahrt (insbesondere größere Schiffseinheiten und Schubverbände) berücksichtigt, und wenn ja, inwieweit?
26. Welche verkehrs- und wirtschaftspolitischen Erwägungen lagen der Entscheidung zugrunde, die Schleuse Oldenburg lediglich mit einer nutzbaren Länge von ca. 115 Metern zu planen, obwohl der Trend in der Binnenschifffahrt eindeutig in Richtung größerer Fahrzeuge (135-Meter-Schiffe sowie Schubverbände bis ca. 185 Meter) geht?
27. Warum wurde bei der Planung nicht die Errichtung einer Schleusenammer mit einer Länge von mindestens 200 Metern, analog zu modernen Anlagen wie an der Mosel, geprüft bzw. verworfen, und welche technischen, wirtschaftlichen oder naturschutzrechtlichen Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung gegen die Errichtung einer Schleusenanlage mit einer nutzbaren Länge von 200 Metern?
28. Wurde im Rahmen der Planung die Variante einer Doppelschleusenanlage (z. B. eine Kammer mit ca. 115 Metern für kleinere Einheiten und eine zweite Kammer mit ca. 200 Metern für Großmotorgüterschiffe und Schubverbände) untersucht, wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?
29. Wie bewertet die Bundesregierung die langfristige Wirtschaftlichkeit eines Schleusenneubaus mit lediglich 115 Metern Nutzlänge vor dem Hintergrund steigender Transportmengen und zunehmender Schiffsdimensionen?

Die Fragen 25 bis 29 werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Projektbewertung des BVWP werden alle erwogenen Wasserstraßenausbauvorhaben mit einer zukünftig zu erwartenden Flottenstruktur und Verkehrsprognose bewertet. So auch der Küstenkanal.

Sowohl auf dem Küstenkanal als auch auf den benachbarten Wasserstraßen wurde eine Flottenstruktur mit den Einzelfahrern bis 110 m Länge als wirtschaftlich einsetzbare Binnenschiffe prognostiziert. Ein Einsatz von Einzelfahrern bis 135 m Länge und Schubverbänden bis 185 m ist ohne zusätzlichen Ausbau dieser Wasserstraßen nicht möglich bzw. wirtschaftlich nicht vertretbar. Für das Ausbauprojekt „W24“ ist von daher nur eine Schleuse mit einer Kammerlänge von 115 m wirtschaftlich geboten.

30. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass Infrastrukturmaßnahmen dieser Größenordnung grundsätzlich mit einem Planungshorizont von mindestens 50 bis 100 Jahren ausgelegt werden sollten, wenn ja, wie wird dies im vorliegenden Projekt berücksichtigt, und wenn nein, warum nicht?

Schleusenneubauten werden grundsätzlich auf eine Nutzungsdauer von 80 bis 100 Jahren ausgelegt. Entsprechend werden die Planungen ausgerichtet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.