

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Katrin Helling-Plahr, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Alexander Müller, Matthias Seestern-Pauly, Michael Theurer, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Einführung einheitlicher Schleusenstandards und Folgen für den Ausbau der Moselschleusen

Der Ausbau der Moselschleusen mit einer zweiten Schleusenkammer verzögert sich nach Angaben der Bundesregierung (Antwort auf die Schriftliche Frage 88 auf Bundestagsdrucksache 19/2610) weiter. Nach Aussage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in der Antwort auf die genannte Schriftliche Frage könnte die zweite Kammer der Schleuse Lehmen im Jahr 2025 in Betrieb gehen. Für die Schleusen Wintrich, Müden, Detzem, St. Aldegund, Enkirch und Koblenz wurde in der Antwort kein Termin genannt.

Ein Grund für die Verzögerungen liegt offenbar in einem Wechsel der Ausbaueise, der zu einer Standardisierung aller Schleusenbauten in Deutschland führen soll.

Für die Mosel hat dies zur Folge, dass die bereits ausgebauten Schleusen in Zeltingen, Trier und Fankel in anderer Weise als die noch verbleibenden Schleusen gebaut wurden. Während die Schleusenkammern der bereits ausgebauten Schleusen über seitliche Kanäle befüllt werden, soll die Befüllung der Schleusenkammern in Zukunft über die Schleusentore erfolgen.

„Ausgelegt wurde die Mosel in den 60er Jahren für ein Transportaufkommen von rund 10 Millionen Gütertonnen pro Jahr. Seit der Eröffnung der Großschifffahrt auf der Saar 1987 wird diese Kapazitätsgrenze mit durchschnittlich 14 Millionen Gütertonnen weit überschritten. Prognosen für das Jahr 2025 sagen rund 17 Millionen Gütertonnen voraus. Jährlich nimmt die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung die heute über 50 Jahre alten Schleusenanlagen an der Mosel acht Tage außer Betrieb, um zwingend erforderliche Instandsetzungsarbeiten durchzuführen. In dieser Zeit sowie bei unplanmäßigen Ausfällen steht die Schifffahrt still. Mit Erreichen des technischen Lebensalters von 80 bis 100 Jahren steht eine umfangreiche Grundinstandsetzung über Monate an. Fällt nur eine Schleusenanlage aus, so kommt der Verkehrsweg Mosel und Saar zum Erliegen“ (www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/03_projekte/moselschleusen/moselschleusen-node.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welches Gremium im Bundesverkehrsministerium bzw. in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat wann die einheitlichen Schleusenstandards an den deutschen Binnenwasserstraßen festgelegt?
2. Welche technischen Festlegungen wurden für die jeweiligen Binnenwasserstraßen getroffen?
Gelten die Festlegungen für jeweils eine Wasserstraße oder für alle?
3. In welcher Form wurden die besonderen Gegebenheiten des jeweiligen Binnengewässers, z. B. bereits vorhandene Bauwerke, vorhandene Planungen, vorhandene Plangenehmigungen, bei der Festlegung eines einheitlichen Standards berücksichtigt?
4. Welche betriebswirtschaftlichen Daten liegen der vorgenannten Festlegung, insbesondere an der Mosel, zugrunde?
5. Welche volkswirtschaftlichen Daten liegen der vorgenannten Festlegung, insbesondere an der Mosel, zugrunde?
6. Sind durch die vorgenannte Festlegung Verzögerungen bei der Aufarbeitung des Investitions- und Sanierungsstaus eingetreten, und wenn ja, wie plant die Bundesregierung diesen Zeitverlust wieder aufzuholen?
7. Wurde im Zuge der vorgenannten Festlegung eine Gegenüberstellung von betriebswirtschaftlichen Wirkungen der Standardisierung und den volkswirtschaftlichen Effekten vorgenommen, und wenn ja, in welchem Verfahren?
8. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stand der Planung und der Bauarbeiten an den noch mit einer zweiten Kammer auszubauenden Moselschleusen, und bis wann sollen diese abgeschlossen sein?

Berlin, den 31. Mai 2019

Christian Lindner und Fraktion