

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/14472 –**

Ersatz der beiden kleinen Schleusenammern und Anpassung der Vorhäfen in Kiel-Holtenau

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf der Internetseite der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (www.kuestendaten.de/NOK/DE/Projekte/Sanierung_Kleine_Schleuse_Kiel_Holtenau/Die-Sanierung-der-Kleinen-Schleuse-Kiel-Holtenau-node.html) ist zu lesen: „Nach derzeitiger Planung können zukünftig Schiffe bis maximal 155 Meter Länge (bisher 125 Meter), 22,5 Meter Breite (bisher 21,5 Meter) und 8,5 Meter Tiefgang (bisher 7,5 Meter) die neue Kleine Schleuse nutzen. Diese Verbesserungen werden durch den Einbau eines modernen, zu beiden Seiten den Wasserstand haltenden Stemmtorsystems und durch senkrechte anstelle der bislang gekrümmten Kammerwände erzielt. Die Mittelmauer der Schleusenanlage wird von 12,50 m auf 16,0 m verbreitert. Dadurch verschieben sich die Kammern um jeweils 1,75 m nach Norden und Süden. Die Vorhäfen und Leitwerke werden an diese Änderung angepasst und eine notwendige Sohlentiefe von -10,0 m NHN der Vorhäfen hergestellt.“

Aus Sicht der Fragesteller ist dies nicht mehr zukunftsorientiert, die geplanten Dimensionen sind zu klein. Das Standardcontainerschiff ist heute ca. $L = 150 \text{ m} \times B = 23,5 \text{ m}$ groß. Die Tanker bewegen sich in ähnlichen Dimensionen, beispielsweise die STEN-Flotte ($L = 144 \text{ m} \times B = 23,2 \text{ m}$). Ganz neu im Bau und im Zulauf sind LNG-Tanker (LNG = liquefied natural gas), die eine Größe von $L = 150 \text{ m} \times B = 22,8 \text{ m}$ haben. Schiffe, die in der damaligen Statistik als Planungsgrundlage dienten, sind heute nicht mehr der Trend in der Feederfahrt, wie zum Beispiel die Delphis-Klasse mit $L = 177,5 \text{ m} \times B = 30,5 \text{ m}$ oder auch die neuen Containerships-Schiffe mit $L = 170 \text{ m} \times B = 27 \text{ m}$. Die geplanten Maße der Kleinen Schleusen sind $L = 155 \text{ m} \times B = 22,5 \text{ m}$ und somit zu klein, um die künftigen Standardschleusen zu können. Diese Schleusen sollten mindestens Schiffe in der Größe von $L = 155 \text{ m} \times B = 23,5 \text{ m}$ schleusen können. Dabei gehen die Fragesteller nicht einmal von dem geplanten Größenwachstum der Zukunft aus, sondern nur von den aktuellen Schiffen aus der NOK-Stammkundschaft (NOK = Nord-Ostsee-Kanal).

Der Ersatzneubau der Kleinen Schleusen in Kiel sollte nach Ansicht der Fragesteller als Chance genutzt werden, das künftige Schiffsaufkommen mit seinen Abmaßen abfertigen zu können, gerade auch im Hinblick auf den Neubau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel, da man mit fünf Kammern sehr viele ostwärts gehende Schiffe in den Nord-Ostsee-Kanal schleusen kann, die dann in Kiel-Holtenau wieder ausgeschleust werden müssen. Aus diesem Grund sollten die Mindestgrößen der Ersatzneubauten nach der Erfahrung des Erstzeichners in Kiel die Maße $L = 170\text{ m}$ zwischen den Toren $\times B = 24\text{ m}$ zwischen den Fendern betragen. Die geplante Seitenbefederung, ausschließlich für Segelboote und Sportboote, sollte einer schmalen Befederung wie in der Mitte weichen. Die geplante Treppe auf den Seitenfendern als Evakuierungsweg könnte dann ins Seitenmauerwerk eingelassen werden. Somit hätte Kiel-Holtenau 2 weitere Schleusen mit einer der Seeschifffahrt angepassten und zukunftsorientierten Aufnahme-Dimensionen.

1. Warum wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Planungen zum Ausbau den neuen Entwicklungen in der Seeschifffahrt nicht angepasst?

Für die zukünftige Leistungsfähigkeit der Schleusengruppe in Kiel-Holtenau ist das Zusammenwirken der beiden kleinen Schleusenkammern mit den beiden großen Schleusenkammern entscheidend. Für die Passage der größeren Schiffeinheiten sind die großen Kammern maßgeblich und werden auch zukünftig für den Schiffsverkehr zur Verfügung stehen. Nach dem Ersatzneubau werden die beiden kleinen Kammern wieder durch kleinere Schiffsgrößen genutzt und die großen Kammern entlastet.

Der Ersatzneubau der kleinen Kammern war das wirtschaftlichste Ergebnis der Variantenuntersuchungen.

2. Wurden die Lotsenbrüderschaft NOK II, der Verein der Kanalsteurer e. V. und die Schiffsmakler UCA als auch Sartori & Berger in die Beratungen der Vorplanungen mit eingebunden?

Die Lotsenbrüderschaften, der Verein der Kanalsteurer e. V., die Schiffsmakler UCA und Sartori & Berger wurden in mehreren Gesprächsrunden über den Stand und das Ergebnis der intensiven Variantenbetrachtung informiert.