

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/14491 –**

Marode Infrastruktur der Bundesbinnenwasserstraßen und fehlendes Personal im Betriebsdienst

Vorbemerkung der Fragesteller

Im BDB-REPORT der Ausgabe 03/2019 beschreibt der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. die Probleme der Infrastruktur im Norden der Republik (www.binnenschiff.de/wp-content/uploads/2019/08/BDB-Report-03-19.pdf) auf den Seiten 16 und 17 folgende Situation:

Das Stauwehr in Geesthacht musste zwecks Schadensbeseitigungen am Wehr am 2. August 2019 außer Betrieb genommen werden, und der Wasserstand sank unter 4 m ab. Diese Marke ist notwendig, um das Schiffshebewerk Lüneburg bei Scharnebeck betreiben zu können. Vor dem Schiffshebewerk saßen insgesamt 67 Schiffe in Richtung Hamburg und 20 Schiffe in Richtung Mittel-landkanal fest. Das bedeutete einen Verlust, je nach Tonnage, zwischen 1.000 Euro und 3.000 Euro pro Tag und Schiff.

Am 8. August 2019 konnte nach erfolgreicher Schadensbekämpfung der Abbau des Schleusenrangs beginnen.

Im Weiteren kam es dennoch zu Sperrungen im Nachhinein, an zwei Tagen jeweils acht Stunden. Aufgrund von Krankheit und Urlaub des verfügbaren Betriebsdienstpersonals und der Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeitregelungen konnten diese Schichten nicht besetzt werden. Ein nach Ansicht der Fragesteller für die Binnenschifffahrt unzumutbarer Zustand und ein weiterer unnötiger Verlust für die betroffenen Schiffe.

Ebenfalls im BDB-REPORT 03/2019 wird die Hiobsbotschaft bezüglich der Grundinstandsetzung des Schiffshebewerkes bei Scharnebeck beschrieben.

Die Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks bei Scharnebeck wird bedeutend länger dauern, als ursprünglich gedacht. War vorher für diese Grundinstandsetzung des Westtrogs die Sperrung von Mai 2018 bis Juni 2020 geplant, so geht man jetzt von einer Sperrung bis Ende März 2021 aus. Es bleibt also weiterhin nur ein Trog zur Verfügung.

1. Plant die Bundesregierung die Schaffung zusätzlicher Planstellen an Betriebspersonalstellen, um Ausfallzeiten von Schleusungen zukünftig zu vermeiden?

Der Betrieb der Schleusen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wird durch Automatisierungstechnik optimiert. Durch die Einrichtung von Leitzentralen und die damit verbundene Fern- oder Nutzerbedienung der Anlagen reduziert sich der Personalbedarf. Dennoch ist die Personalgewinnung auch im Bereich des Betriebsdienstes und der Rufbereitschaft eine wesentliche Aufgabe.

2. Was sind die Ursachen für die Betonschäden am Schiffshebewerk Scharnebeck?

Die Betonschäden am Schiffshebewerk sind auf eine Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR) zurückzuführen. Der zur Bauzeit verwendete Ostseekies enthält Kieselsäurebestandteile, die mit in der Porenlösung des erhärteten Betons enthaltenen Alkalihydroxiden (NaOH, KOH) und Feuchtigkeit reagieren. Das sich bildende Gel lässt durch Volumenvergrößerung den Beton reißen und sprengt diesen ab.

3. Kann sichergestellt werden, dass der eine Trog am Schiffshebewerk Scharnebeck nicht auch noch ausfällt?

Das Wasserschifffahrtsamt (WSA) Uelzen hat in Zusammenarbeit mit dem Bauhof die Wartungsintervalle für den in Betrieb befindlichen Osttrog so weit angepasst, so dass dieser nach derzeitigem Ermessen der Schifffahrt zuverlässig und im größtmöglichen zeitlichen Umfang zur Verfügung steht. Im letzten Jahr (2018) wickelte der Osttrog, der bereits von 2010 bis 2012 saniert wurde und somit in einem entsprechend guten Zustand ist, den gesamten Verkehr ab. Es wurden insgesamt 14.280 Schleusungen für 17.414 Fahrzeuge mit 8.486.898 Ladungstonnen durchgeführt, ohne dass es zu nennenswerten Störungen kam. Seitens des WSA Uelzen wird alles dafür getan, die Zuverlässigkeit und Nutzbarkeit des Bauwerks auch in Zukunft zu gewährleisten und damit die Befahrbarkeit des Elbe-Seitenkanals sicherzustellen.

4. Was unternimmt die Bundesregierung, die Sperrung des Westtrogs des Schiffshebewerks Scharnebeck möglichst zu verkürzen?

Die Projektgruppe zur Instandsetzung des Schiffshebewerks hat eine Arbeitsgemeinschaft mit den entsprechenden Bauleistungen beauftragt. Die vorgefundenen Betonschäden überschreiten den geplanten Umfang. Gemeinsam mit dem Auftragnehmer sind Maßnahmen entwickelt worden, um die Ausfallzeiten möglichst gering zu halten. So wurden u. a. Kapazitätserhöhungen im Mehrschichtbetrieb und zusätzliche Kolonnen im Gewerk Beton eingesetzt. Die ursprünglich prognostizierte Verlängerung der Sperrzeit von einem Jahr wurde auf Ende März 2021 reduziert.