

10.11.2020

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 4548 vom 9. Oktober 2020
der Abgeordneten Carsten Löcker und Frank Börner SPD
Drucksache 17/11445

Schleusensanierung Wesel-Datteln-Kanal

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Der Wesel-Datteln-Kanal (WDK) ist einer der wichtigsten und meist befahrenen Kanäle Deutschlands. Er verbindet den Niederrhein mit dem Dortmund-Ems-Kanal, erschließt das nördliche Ruhrgebiet und hat seine besondere Bedeutung als Durchgangswasserstraße zum östlichen Ruhrgebiet. Jährlich werden rund 17 Millionen Tonnen Güter auf dem WDK transportiert und etwa 17.000 Schiffe geschleust. Damit ist der WDK nach dem Rhein die wichtigste Wasserstraße in NRW. Sanierungsbedürftige Schleusen und Wehre sind jedoch ein Bremsklotz für die Mobilität und Logistik auf dem WDK.

Der WDK ist in einem sehr bedenkenswerten Zustand. Die Sanierung der Nischenpoller soll voraussichtlich ab 2022 erfolgen. In den Projekten „W 23 Ausbau des WDK bis Marl und Ersatzneubau der "Großen Schleusen" sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau“ im BVWP sind 646 Mio. Euro eingeplant. Ein konkreter Zeitplan liegt allerdings noch nicht vor. Zudem waren im Sommer 2020 erst acht der 25 zugesagten Stellen für den WDK bei der Wasserschiffahrtsverwaltung besetzt.

Bis zum Abschluss der Sanierungsarbeiten ist die Kapazität des Kanals eingeschränkt und es besteht weiterhin ein erhöhtes Risiko für einen Komplettausfall der Wasserstraße, wenn etwa der nicht in Reparatur befindliche Teil der Doppelschleuse ausfällt. Was es bedeutet, wenn eine Schleuse nicht mehr funktioniert, hat die Vollsperrung Schleuse Henrichenburg im Sommer 2019 gezeigt. Der Dortmunder Hafen war über sechs Wochen nicht erreichbar.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 4548 mit Schreiben vom 9. November 2020 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie und der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

1. *Wie viele der zugesagten 25 Stellen für den WDK sind noch unbesetzt bzw. bis wann werden diese besetzt?*

Nach Auskunft der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wurden 19 der 25 zugesagten Ingenieursstellen für den Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bereits besetzt. Die übrigen 6 Stellen konnten auf Grund von Bewerbermangel nicht besetzt werden. Die Ausschreibungen werden erneut bekannt gegeben.

2. *Wie sieht der konkrete Sanierungszeitplan für jede Schleuse im Einzelnen aus?*

Der Wesel-Datteln-Kanal verfügt über sechs Staustufen: Friedrichsfeld, Hünxe, Dorsten, Flaesheim, Ahsen und Datteln. Jede Staustufe besteht aus einer Schleusengruppe mit je einer kleinen und einer großen Schleuse. Die großen Schleusen stammen noch aus dem Baujahr des Kanals, der im Jahr 1930 eröffnet wurde. Die kleinen Schleusen wurden nachträglich in den 1960er Jahren errichtet, um das gestiegene Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Dem Ministerium für Verkehr liegt zum Sanierungszeitplan der Schleusen folgende Auskunft der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vor:

Die Grundinstandsetzung für die kleinen Schleusen Datteln, Ahsen und Dorsten ist abgeschlossen.

Die Grundinstandsetzung für die drei weiteren kleinen Schleusen des WDK ist in Vorbereitung. Die Baudurchführung für die kleine Schleuse Friedrichsfeld ist von 2021 bis 2023, für die kleine Schleuse Hünxe von 2021 bis 2024 und für die kleine Schleuse Flaesheim von 2022 bis 2025 geplant.

Für die großen Schleusen des WDK soll eine Pollersanierung erfolgen. Es ist geplant, diese für die Massivbauschleusen Dorsten, Ahsen und Datteln von 2021 bis 2023 und für die Spundwandschleusen Friedrichsfeld und Hünxe von 2022 bis 2023 durchzuführen. Die Pollersanierung an der großen Schleuse Flaesheim ist noch nicht terminiert und soll im Nachgang zur Pollersanierung der zuvor genannten fünf großen Schleusen erfolgen. Hintergrund sind die noch zusätzlich erforderlichen Untersuchungen aufgrund konstruktiver Abweichungen von den übrigen großen Kammern.

3. *Welche Instrumente zur Projektbeschleunigung hat das Land prüfen lassen?*

4. *Welche Aufgaben kommen dem eingerichteten Beirat Aktionsplan Wasserstraße zu bzw. dient die Arbeitsgruppe hinsichtlich der Beschleunigung der Projekte?*

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch den eingerichteten Projektbeirat „Niederrhein und westdeutsches Kanalnetz“ soll der reibungslose Projektfortschritt der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) vorgesehenen Maßnahmen unterstützt werden. Hierbei kommen erforderliche Beteiligte frühzeitig und ressortübergreifend „an einem Tisch“ zusammen. Auftretende Probleme können so ausgleichsorientiert begleitet werden. Im Projektbeirat vertreten sind die Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, das Ministerium für Verkehr, das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie und das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz.

Aufgabe des Projektbeirates ist neben der Unterstützung der erfolgreichen Projektumsetzung, die Optimierung von Abstimmungsprozessen in den Landesverwaltungen, die Diskussion von Zwischenergebnissen der Projekte und deren Herausforderungen sowie die Einbringung weiterführender Vorschläge.

Vor diesem Hintergrund werden in der Arbeitssitzung des Projektbeirats „Niederrhein und westdeutsches Kanalnetz“ Anfang November auch Möglichkeiten der Projektbeschleunigung geprüft.

5. *Warum wurde nicht erwogen, die Bau- und Planungsleistungen als Gesamtpaket auszuschreiben?*

Der Bund ist für die Unterhaltung, den Neu- und Ausbau der Bundeswasserstraßen und damit auch für die in diesem Zusammenhang erfolgenden Ausschreibungen von Bau- und Planungsleistungen zuständig. Die bundesverwaltungsinternen Entscheidungsprozesse über die Ausschreibung von entsprechenden Bau- und Planungsleistungen entziehen sich der Kenntnis der Landesregierung.