

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christinan Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Dr. Gero Clemens Hocker, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Havarie in Kieler Schleuse und Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals für den maritimen Standort Deutschland

In der Nord-Ostsee-Kanal-Schleuse Kiel-Holtenau ist es am 23. März 2021 zu einer Havarie gekommen. Der 88 Meter lange Frachter „Wilson Goole“ krachte ungebremst in das Tor der Nordkammer. Das von See kommende Schiff beschädigte dabei das Tor der Schleusenkammer schwer, indem es bei der Kollision ein großes Loch in die Kammer riss.

Detlef Wittmüß, Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Kiel-Holtenau (WSA) sagte zunächst, dass noch nicht abzusehen sei, wie lange die Schifffahrt auf die Kammer verzichten müsse. Inzwischen ist allerdings klar, dass die Nordkammer erneut von der Schifffahrt genutzt werden kann und der Schaden bei mehreren Hunderttausend Euro liegt.

In der direkten Folge der Havarie konnten Schiffe den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) nicht befahren und haben aufgrund der hohen Wartezeiten den Umweg über Skagen (Dänemark) in die Ostsee genommen. Damit entstanden zusätzliche wirtschaftliche und ökologische Kosten.

Bereits letztes Jahr havarierte der Frachter „Else“, woraufhin das letzte verfügbare Ersatz-Tor eingebaut werden musste. Ein schneller Ersatz des beschädigten Tores ist daher nicht möglich.

Denn selbst bei kleineren Schäden wie sie die „Akacia“ verursachte, können Reparaturen mehrere Monate andauern. Sollte es zu einer erneuten Havarie kommen, ist nicht auszuschließen, dass die meistbefahrene Wasserstraße der Welt für längere Zeit ausfällt (<https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Nord-Ostsee-Kanal-Frachter-rammt-Kieler-Schleusentor,schleuse928.html>).

Mit den nachfolgenden Fragen soll in Erfahrung gebracht werden, wann die Nord-Ostsee-Kanal-Schleuse Kiel-Holtenau wieder ihren regelmäßigen Betrieb aufnehmen wird und welche Bedeutung die Schleuse und der NOK nach Ansicht der Bundesregierung für den maritimen Standort Deutschland haben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie häufig war der Betrieb der Schleusenammer in den letzten drei Jahren außer Betrieb (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
2. Wie hoch beläuft sich der Schaden durch die Havarie des Frachters „Wilson Goole“ an der Nordkammer der NOK-Schleuse Kiel-Holtenau?
3. Wie lange war der NOK aufgrund der Havarie des Frachters „Wilson Goole“ unbefahrbar?
4. Wie viele Schiffe haben nach Kenntnis der Bundesregierung den Umweg um Skagen genommen?
5. Seit wann wird das von der „Akacia“ beschädigte Schleusen-Tor der NOK-Schleuse Kiel-Holtenau saniert?
6. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung des von der „Akacia“ beschädigten Schleusentores der NOK-Schleuse Kiel-Holtenau?
7. Wurde die Sanierung des von der „Else“ beschädigten Schleusentores der NOK-Schleuse Kiel-Holtenau inzwischen ausgeschrieben?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn nein, wann wird es ausgeschrieben?
8. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Sanierung des von der „Else“ beschädigten Schleusentores der NOK-Schleuse Kiel-Holtenau?
9. Wie wichtig erachtet die Bundesregierung eine Redundanz bei der Verfügbarkeit von Reserve-Toren an der NOK-Schleuse Kiel-Holtenau?
10. Welche Bedeutung hat die NOK-Schleuse Kiel-Holtenau nach Ansicht der Bundesregierung für den maritimen Standort Deutschland?
11. Welche Bedeutung hat der NOK nach Ansicht der Bundesregierung für den maritimen Standort Deutschland?
12. Welche Bedeutung hat die NOK-Schleuse Kiel-Holtenau nach Ansicht der Bundesregierung für den Hamburger Hafen?
13. Wie teuer ist ein Ersatz-Schleusentor nach Ansicht der Bundesregierung für die NOK-Schleuse Kiel-Holtenau?
14. Was sind nach Ansicht der Bundesregierung die größten Gefahren, die ein Befahren des NOK verhindern?
15. Wie können diese Gefahren nach Ansicht der Bundesregierung minimiert werden?
16. Welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang Reserve-Tore für die NOK-Schleusen?

Berlin, den 14. April 2021

Christian Lindner und Fraktion