

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,  
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/28706 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 (WSA) Kiel-Holtenau 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 Ersatztor 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-holst/ein/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.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der 100 km lange Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist der meistbefahrene Seeschiffahrtskanal der Welt und ein wichtiges Bindeglied im Konzept des „Motorway of the Sea“, auch „Nasse Autobahn“ genannt. Er ist von großer wirtschaftlicher Bedeutung für die deutschen Seehäfen Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven. Der Kanal mit seinen Wege- und Zeitvorteilen für die Verkehrsverbindungen in den Ostseeraum bietet Wettbewerbsvorteile. Mit der Nutzung des NOK kann ein Umweg von ca. 450 km eingespart werden. Dies spart Zeit und verringert die mit dem Warentransport einhergehenden schädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Nicht zuletzt ist er sicherer, da er den jahreszeitlich bedingten Einflüssen aus Starkwindperioden wesentlich weniger ausgesetzt ist als der Seeweg um Skagen. Die Ladungsmengen sind nach wie vor auf einem hohen Niveau.

Der Bund sichert die Infrastruktur des Kanals und passt sie den gestiegenen verkehrlichen Anforderungen an. Mit 2,6 Milliarden Euro investiert der Bund in laufende und geplante Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen in den kommenden Jahren und damit in die Zukunft dieser internationalen Wasserstraße. Im Jahr 2020 allein wurden rd. 186 Millionen Euro verausgabt, soviel wie an keiner anderen Bundeswasserstraße. Hinzu kommen jährliche Erhaltungsinvestitionen in Höhe von rd. 30 Millionen Euro.

Das engagierte, schnelle und kompetente Handeln der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) sichert diese Wasserstraße.

1. Wie häufig war der Betrieb der Schleusenammer in den letzten drei Jahren außer Betrieb (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

In der nachfolgenden Tabelle sind die Zeiten dargestellt, in denen die Kammern der Großen Schleuse des NOK außer Betrieb waren. Im gesamten Zeitraum war immer mindestens eine große Kammer in Betrieb, sodass die Gesamtfunktionsfähigkeit der Schleusenanlage Kiel-Holtenau immer gewährleistet war und ist.

	21. April 2018 bis zum 20. April 2019	21. April 2019 bis zum 20. April 2020*	21. April 2020 bis zum 20. April 2021
Südkammer der Großen Schleuse des NOK	0,70 Prozent (61 Stunden)	14,48 Prozent (1268 Stunden)	0,96 Prozent (84 Stunden)
Nordkammer der Großen Schleuse des NOK	0,24 Prozent (21 Stunden)	14,45 Prozent (1266 Stunden)	1,52 Prozent (133 Stunden)

\* Im Zeitraum April 2019 bis April 2020 waren jeweils eine große Kammer für Bauwerksinspektionen und Instandsetzungen für jeweils rd. 6 Wochen gesperrt.

Die beiden Kammern der Kleinen Schleuse waren über die Zeit außer Betrieb.

2. Wie hoch beläuft sich der Schaden durch die Havarie des Frachters „Wilson Goole“ an der Nordkammer der NOK-Schleuse Kiel-Holtenau?

Die Schadenssumme durch die Havarie der „Wilson Goole“ beträgt nach derzeitiger Schätzung im Rahmen der Untersuchung des Tores und der Ausschreibung rd. 2,4 Millionen Euro.

3. Wie lange war der NOK aufgrund der Havarie des Frachters „Wilson Goole“ unbefahrbar?

Der NOK war die ganze Zeit befahrbar. Die Nordkammer der Großen Schleuse Kiel war vom 13. März 2021, 18:55 Uhr bis zum 15. März 2021, 11:55 Uhr außer Betrieb.

4. Wie viele Schiffe haben nach Kenntnis der Bundesregierung den Umweg um Skagen genommen?

Die Auswertung der Verkehrsstatistik für den NOK zeigt, dass durch die Havarie keine messbaren Verkehrsverlagerungen stattgefunden haben.

5. Seit wann wird das von der „Akacia“ beschädigte Schleusentor 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?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Vorbereitungen für die Sanierung des Schleusentores (Ausbau, Einrüstung, Reinigung, Schadensaufnahme, Vorbereitung und Durchführung eines EU-weiten Vergabeverfahrens) begannen unmittelbar nach dem Schadensereignis mit der „Akacia“ im März 2018. Die Fertigstellung ist für den Herbst 2021 vorgesehen. Wegen der Insolvenz des Auftragnehmers können Verzögerungen nicht ausgeschlossen werden.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das Vergabeverfahren ist eingeleitet. Die Ausführungsdauer beträgt mindestens ein halbes Jahr nach Auftragserteilung.

9. Wie wichtig erachtet die Bundesregierung eine Redundanz bei der Verfügbarkeit von Reservetoren an der NOK-Schleuse Kiel-Holtenau?
13. Wie teuer ist ein Ersatzschleusentor nach Ansicht der Bundesregierung für die NOK-Schleuse Kiel-Holtenau?
16. Welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang Reservetore für die NOK-Schleusen?

Die Fragen 9, 13 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Nach statistischer Auswertung der in der Vergangenheit registrierten Toranfahrungen und der daraus resultierenden Ausfallzeiten sowie den Kosten für Betrieb und Unterhaltung der rd. 20 Millionen Euro teuren Schleusentore sind Reservetore an der Schleuse Kiel-Holtenau erforderlich. In Folge dessen hat die WSV ein technisch und wirtschaftlich begründetes Ersatztorkonzept abgeleitet.

Für beide großen Schleusenammern hält die WSV je ein Ersatz-Schiebetor vor. Diese kommen bei planmäßigen Instandsetzungen und bei Havarien zum Einsatz. Da die Schleusentore untereinander austauschbar sind, steht somit auch bei einer planmäßigen Instandsetzung eines Schleusentores ein weiteres für den Einsatz bei einer Havarie zu Verfügung.

Für den Betrieb des NOK bestehen mehrfache Ersatzmöglichkeiten durch zwei Ersatztore und Schleusenammern, welche wegen der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung der Wasserstraße angemessen sind.

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?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der NOK ist eine der Hauptverkehrsadern Nordeuropas und zugleich die meistbefahrene künstliche Wasserstraße weltweit. Er verbindet Skandinavien und die baltischen Staaten mit den Nordseehäfen und den Hauptschifffahrtrouten im internationalen Welthandel. Außerdem ist der Kanal Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes der EU (TEN-V).

Nach Auffassung der Bundesregierung ist der NOK mit seinen Schleusen sehr bedeutend für die maritime Wirtschaft und für den Hamburger Hafen im Besonderen. Durch die Verkürzung des Seeweges um mehrere hundert Kilometer werden zum einen erhebliche Transportkosten für die Wirtschaft und CO<sub>2</sub> für die Umwelt eingespart. Das stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Ostseehäfen sowie des Hamburger Hafens und sichert Arbeitsplätze im norddeutschen Raum. Von den Schiffen, die den NOK passieren, haben rd. 20 Prozent als Start- oder Zielhafen Hamburg. Sie transportieren rd. 22 Prozent der Ladung auf dem NOK. Die Einnahmen von Lotsen, Kanalsteuern und Schiffsmaklern sind direkt von der Nutzung des Kanals abhängig.

Die Bundesregierung investiert erheblich in den weiteren Ausbau des NOK. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der NOK ist nach Auffassung der Bundesregierung ein sicherer Verkehrsweg mit einem Maritimen Verkehrssicherungssystem bestehend aus Überwachung mit Verkehrslenkung, Lotsdiensten, Kanalsteuern und weiteren Maßnahmen.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*