

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Neubau einer 5. Schleuse für den Nord-Ostsee-Kanal**

Der Nord-Ostsee-Kanal ist eine der am meisten befahrenen künstlichen Wasserstraßen der Welt. Für die Feederschiffe der Transshipmenthäfen Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam sowie zukünftig auch für den im Bau befindlichen Jade-Weser-Port ist der Kanal eine wichtige Seewasserstraße. Die großen Schleusen in Brunsbüttel sind seit über 90 Jahren durchgehend in Betrieb, eine Grundinstandsetzung ist erforderlich. Hiermit verbunden sind Kapazitätseinschränkungen, die gegebenenfalls zu zusätzlichen Wartezeiten und einem Attraktivitätsverlust des betroffenen Verkehrsweges führen. Aus dem Bundeshaushalt werden jedoch nur Mittel in unzureichender Höhe zur Verfügung gestellt, welche umfassende Baumaßnahmen an der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel nicht zulassen. Dadurch ist eine zeitnahe Indienstellung dieser Großschleuse in Frage gestellt. Sie ist jedoch eine Voraussetzung für die Grundsanierung der vorhandenen beiden Großschleusen.

Während die Ausfallzeiten der Großschleusen in Brunsbüttel zunehmen, steigen die Verkehrszahlen für den Nord-Ostsee-Kanal an. So gab es 2010 gegenüber dem Vorjahr bei den Schiffszahlen im Durchgangsverkehr eine Steigerung um 9,54 Prozent auf 24 578, bei der Ladungsmenge einen Anstieg um 21,17 Prozent auf 78 553 137 Tonnen. Dieser Trend ist auch im Jahr 2011 ungebrochen. Gegenüber den Monaten des Vorjahres ist bei den Schiffszahlen eine Zunahme von 5 Prozent und bei den Ladungsmengen von 18 Prozent zu beobachten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch waren die Sperrzeiten der vier Schleusen in Brunsbüttel durch Defekte, Unfälle oder geplante Baumaßnahmen in den letzten zehn Jahren (bitte getrennt nach Jahr, Schleuse und Sperrgrund aufschlüsseln)?
2. Wie hoch waren die Einnahmeverluste in den letzten zehn Jahren, die aus den Sperrzeiten der einzelnen Schleusen entstanden sind (bitte jährlich nach einzelnen Schleusen aufschlüsseln)?
3. Mit welchen Einnahmeverlusten wird wegen der Verzögerung des Baus der Großen Schleuse in den nächsten Jahren zu rechnen sein?
4. Wie wird die Dringlichkeit der Baumaßnahmen an der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel bewertet, und welche Rolle spielt hierbei, dass der Schiffsverkehr im Nord-Ostsee-Kanal stetig zunimmt?

5. Wie hoch ist der Transshipmentverkehr der Häfen Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam von und in das Baltikum via Nord-Ostsee-Kanal?
6. Inwiefern wurde bei den Planungen für den Bau der Schleuse in Brunsbüttel bisher berücksichtigt, dass der Bau des Jade-Weser-Ports als Transshipment-Hub auf den Ladungsverkehr von und ins Baltikum via Nord-Ostsee-Kanal Auswirkungen haben wird?
7. Wurde von der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen der von der EU geförderten Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) eine finanzielle Unterstützung für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals erwogen oder beantragt?  
Falls nein, wieso nicht?

Berlin, den 15. April 2011

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**