

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/9629 –**

Bauarbeiten an der Schleuse Kleinmachnow

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Dezember 2010 wurden die Planungen zur Erweiterung der Schleuse Kleinmachnow für bis zu 190 Meter lange Großmotorgüterschiffe oder Schubverbände aufgegeben. Die Abkehr vom Ausbau folgte damit dem bereits seit 2003 nicht mehr weiterverfolgten Ausbau des Teltowkanals. Der Teltowkanal ist damit für Schiffe der Klasse IV ausgelegt. An der Schleuse Kleinmachnow sollen mindestens zwei von drei Kammern zur Schleusung zur Verfügung stehen. Während die Nordkammer über eine Länge von 82 Meter und einer Breite von 12 Meter verfügt (für Schiffe bis Klasse IV), ist die Mittelkammer nur 65 Meter lang und 10 Meter breit (für Schiffe bis Klasse III). Die Südkammer mit gleicher Größe ist derzeit nicht nutzbar. Die gesamte denkmalgeschützte Schleusenanlage wurde bis 2005 saniert. Dazu wurden die Hubtore der Mittelkammer ersetzt und die Fassade erneuert. Die Nordkammer wurde in den letzten zwei Jahren generalüberholt. Im März 2012 war die Nordkammer dennoch fast durchgängig gesperrt. Weitere Sperrungen der Nordkammer sind angekündigt. Aufgrund dieser Sperrungen ist der Teltowkanal nur für Schiffe bis 65 Meter Länge nutzbar.

1. Aus welchen Gründen war die Nordkammer der Schleuse Kleinmachnow im März 2012 gesperrt?

Die Nordkammer wurde im März 2012 gesperrt, um die Dichtungen für das Klapptor am Oberhaupt zu erneuern und eine Bauwerksinspektion zur Vorbereitung und Planung einer Grundinstandsetzung der Nordkammer durchzuführen.

2. Welche Teile der Nordkammer der Schleuse Kleinmachnow waren von der Generalüberholung der letzten zwei Jahre betroffen?

Die Nordkammer der Schleuse Kleinmachnow wurde bisher nicht grundinstandgesetzt.

3. Aus welchen Gründen, und für welche Zeiträume soll die Nordkammer der Schleuse Kleinmachnow erneut gesperrt werden?

Die Nordkammer soll im Herbst 2012 erneut für einen Zeitraum von vier Wochen gesperrt werden, um analog zum Oberhaupt dieselben Arbeiten am Unterhaupt durchführen zu können.

4. Wer ist mit den Planungen und Arbeiten beauftragt?

Diese Planungen und Arbeiten finden im Regiebetrieb des Wasser- und Schifffahrtsamtes Berlin ohne geplante Fremdleistungen statt.

5. Welchen Zeitplan gibt es für die Sperrung der Schleuse?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Welche Möglichkeiten bestehen, um die Zeiträume der Sperrungen zu verkürzen?

Sperrzeiten können durch die Durchführung paralleler Arbeiten, durch Mehrschichtbetrieb u. a. verkürzt werden. Dabei werden Alternativen, wie bestehende Umfahrungsmöglichkeiten abgewogen.

7. Inwiefern hatten die Sperrungen Auswirkungen auf den Umschlag im Hafen Königs Wusterhausen, und kam es für die Sperrzeiträume zu einem Rückgang des Umschlags?

Eine diesbezügliche Auswertung liegt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht vor und müsste beim Hafen selbst eingeholt werden.

8. Wie hoch sind die durchschnittlichen Zusatzkosten, wenn ein Binnenschiff aufgrund der Sperrung der Nordkammer der Schleuse Kleinmachnow den Umweg über Havelkanal und Spree nehmen muss?

Auf der Relation zum Hafen Königs-Wusterhausen verursacht die Route über den Havelkanal und Spree gegenüber der Route über den Teltowkanal einen Umweg von rund 10 Kilometern sowie eine zusätzliche Schleusung.

Zusatzkosten ergeben sich aus den Fortbewegungskosten, Personalkosten und Vorhaltekosten der Fahrzeuge für die jeweils längere Umlaufzeit. Da dies von verschiedenen Parametern wie z. B. Fahrzeugart und Verbandsformation, Geschwindigkeit und Motorisierung der Fahrzeuge abhängig ist und auch unterschiedliche Relationen betrachtet werden müssten, ist die pauschale Angabe von durchschnittlichen Zusatzkosten hier nicht möglich.