

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elke Ferner, Gustav Herzog, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/14598 –**

### **Sicherung der Schiffbarkeit der Bundeswasserstraße Saar durch den Erhalt der Gündinger Schleuse und der Wehranlage in Gündingen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die 1863 errichtete Gündinger Schleuse in Saarbrücken, die gemeinsam mit dem 1936 erbauten Schleusenwärterhäuschen unter Denkmalschutz steht, ist dringend sanierungsbedürftig.

Die Gündinger Schleuse sichert den Zugang zu den französischen Wasserstraßen – hier existieren vertragliche Verpflichtungen mit Frankreich – und zum Saar-Kohle-Kanal. Der Schiffstourismus auf der Saar Richtung Frankreich und umgekehrt wird nur durch diese Schleuse ermöglicht. Wichtig sind die Kanäle und Schleusen aber nicht nur zur Hebung und Senkung von Schiffen. Der Hochwasserschutz im Unter- und Oberwasser, die Grundwasserspiegellagen sowie die Verlandung der Flusslandschaft hängen davon ab.

Bei einer Aufgabe des Wehrs in Gündingen, bedingt durch die im Rahmen der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erfolgte Kategorisierung des Teilabschnitts der Wasserstraße Saar ab km 87,2 bis Landesgrenze als sonstige Wasserstraße (Restwasserstraße), würde sich der Grundwasserspiegel im Oberwasser der Schleuse im Bereich Gündingen, Bübingen, Kleinblittersdorf dramatisch verändern. Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Saarbrücken ist aus diesem Grund mit Sanierungsplänen an die vorgesetzte Stelle, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Südwest in Mainz herangetreten.

Dabei sollen auch alternative Varianten zur Instandsetzung geprüft werden. Die Installation einer „festen Schwelle“ hätte voraussichtlich die Stilllegung der Schleuse und damit die Unterbrechung eines durchgängigen Schiffsverkehrs zur Folge.

1. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Saar ab Flusskilometer 87,2 bis km 94,06 als Bundeswassertrasse zu erhalten oder plant sie, sie entsprechend des 5. Berichts des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadt-

entwicklung an den Deutschen Bundestag zur Reform der WSV als sonstige Wasserstraße (Restwasserstraße) einzustufen?

Die Saar von der Mündung in die Mosel bis zur Grenze mit Frankreich ist eine Bundeswasserstraße im Sinne des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG). Die Einstufung der Oberen Saar als „Sonstige Wasserstraße“ erfolgte unabhängig davon im Rahmen der sog. Netzkategorisierung zur Priorisierung von Haushaltsmitteln.

Die Obere Saar wurde entsprechend der nicht mehr vorhandenen verkehrlichen Bedeutung in die Kategorie „Sonstige Wasserstraßen“ eingestuft. Für derartige Wasserstraßen ist grundsätzlich vorgesehen, nur die bestehenden Funktionen zu erhalten, sofern hierfür eine ausreichende Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden kann.

2. Welche konkreten Auswirkungen wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Rückstufung dieses Flussabschnitts auf Erhalt und Ausbau der Wasserbauwerke, die Unterhaltung und damit auf den Boots- und Schiffsverkehr, den Wassertourismus und die wirtschaftliche Entwicklung der Region haben?

Es handelt sich hier nicht um eine Rückstufung, sondern um die Einstufung im Rahmen der sog. Netzkategorisierung zur Priorisierung von Haushaltsmitteln. Wasserstraßen dieser Kategorie werden nicht ausgebaut; deren Verkehrsfunktion wird erhalten, soweit dies im Rahmen einer angemessenen und wirtschaftlich vertretbaren Unterhaltung möglich ist.

3. Welche konkreten Auswirkungen wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Rückstufung dieses Flussabschnitts auf den Wasserhaushalt und die Wasserqualität der umliegenden Region der Saar und der sich anschließenden Flusslandschaft der Mosel haben?

Die Einstufung des Flussabschnittes als „Sonstige Wasserstraße“ hat keine Auswirkungen auf Wasserhaushalt und Wasserqualität. Mögliche Auswirkungen durch mögliche bauliche Veränderungen werden in der noch aufzustellenden Konzeption vom WSA Saarbrücken geprüft, siehe auch Antwort zu Frage 6.

4. Wie viele Schleusungen erfolgten im Zeitraum 2000 bis 2013 jährlich, und wie viele davon erfolgten für Fahrgastschiffe, sonstige Schiffe, Boote und muskelbetriebene Wassertouristen (bitte jeweils gesondert angeben)?

Die Anzahl der Schleusungen ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen:

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*
Gütermotorschiff	15	1	3	4	6	0	1	0	0	3	0	1	0	0
Schleppverband	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Fahrgastschiff	430	415	450	497	455	456	417	444	422	427	480	324	360	183
Sportboote	1133	1224	1165	1359	1491	1288	987	1000	1068	1338	1018	1185	1356	634
WSV-Fahrzeuge	414	359	349	341	397	190	190	316	299	323	362	415	445	249
Sonstiges	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Gesamt	1992	1999	1967	2201	2349	1934	1595	1760	1789	2091	1860	1926	2162	1068

\* bis Ende Juli 2013

5. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Wassersport und Wassertourismus auf der Saar auch nach einer eventuellen Rückstufung der Saar ab km 87,2 zur sonstigen Wasserstraße weiterhin in derzeitigem Umfang zu ermöglichen, und welche Optionen müssten offengehalten werden,

sollte sich der Wassertourismus, insbesondere die Fahrgastschifffahrt so gut entwickeln, wie in anderen Regionen Deutschlands?

Es ist zu begrüßen, dass ein Anstieg der Freizeitschifffahrt zu verzeichnen ist. Im Vergleich zu anderen Regionen Deutschlands geschieht dies aber nur auf geringem Niveau.

Sofern Dritte (z. B. Kommunen, Bundesländer) ihr Interesse an der Aufrechterhaltung der bestehenden verkehrlichen Nutzung von Sonstigen Wasserstraßen, deren Gesamtwirtschaftlichkeit nicht gegeben ist, bekunden und die Instandsetzung und Übernahme von WSV-Anlagen anbieten, steht der Bund dem offen gegenüber.

6. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Schleuse Saarbrücken-Güdingen zu erhalten und entsprechend den Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Denkmalschutzes zu sanieren?

Nach Einschätzung des zuständigen WSA Saarbrücken ist die Stauanlage in Güdingen im betrachteten Streckenabschnitt sanierungsbedürftig. Im Vorfeld einer technischen Planung zur Sanierung sowohl der Schleuse als auch des Wehres wurde das WSA Saarbrücken entsprechend den Regelungen der Bundeshaushaltsordnung (BHO) beauftragt, in einem ersten Schritt die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahmen im Rahmen einer sogenannten Konzeption zu belegen. Dies ist ein üblicher Vorgang, der im Interesse der wirtschaftlichen Verwendung von Steuermitteln vorgegeben ist. Im Rahmen dieser Konzeption sind auch Variantenbetrachtungen durchzuführen. Hierbei werden alle wirtschaftlichen und rechtlichen Randbedingungen inkl. touristischer und städtebaulicher Belange, alle wasserrechtlichen Vorgaben, als auch die vertraglichen Verpflichtungen mit Frankreich geprüft. Insbesondere der Erklärung von Saarbrücken zur deutsch-französischen Zusammenarbeit in den Grenzregionen und dem Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik zur Regelung der Saarfrage kommen hierbei eine besondere Bedeutung zu. Erst auf Grundlage dieser Konzeption können die weiteren Entscheidungen getroffen werden.

Die Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Denkmalschutzes werden hierbei wie alle rechtlichen Vorgaben berücksichtigt.

7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für eine Sanierung und den Unterhalt der Schleuse Saarbrücken-Güdingen, und sieht die Bundesregierung Möglichkeiten der Kofinanzierung durch europäische Förderprogramme?

Nach derzeitigem Kenntnisstand auf der Basis einer groben Abschätzung ist mit Sanierungskosten in Höhe von mindestens 2 Mio. Euro zu rechnen. Davon entfällt etwas weniger als die Hälfte auf die Sanierung des Schleusenbauwerks (Einbau neuer Tore sowie Ersatz der Antriebs- und Steuerungstechnik) und etwas mehr als die Hälfte auf die Sanierung des Wehrbauwerks (Ersatz der Antriebs- und Steuerungstechnik).

Es ist nicht erkennbar, dass Investitionen in den Erhalt der Staustufe Güdingen den Zielen einer EU-Förderung im Rahmen von TEN-Projekten (TEN = Trans-europäische Netze) entsprechen.

Weitere EU-Förderprogramme, die vom Bund für verkehrliche Maßnahmen beantragt werden könnten, erstrecken sich nicht auf das Saarland.

8. Welche alternativen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die durchgängige Befahrbarkeit der Saar zwischen Deutschland und Frankreich zu gewährleisten?

Siehe Antwort zu Frage 5.

9. Welche Auswirkungen auf den motorisierten und muskelbetriebenen Schiffsverkehr sind nach Kenntnis der Bundesregierung zu erwarten, sollten anstelle der regulierbaren Wehranlage eine „feste Schwelle“ oder sonstige Wehranlagen installiert werden?

Der motorisierte und muskelbetriebene Schiffsverkehr kann grundsätzlich auch bei einer entsprechenden Umgestaltung der Wehranlage gewährleistet werden. Die Ergebnisse der Konzeption sind abzuwarten.

10. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für die Landeshauptstadt Saarbrücken und Gewerbetreibende zu erwarten, sollte anstelle der regulierbaren Wehranlage eine „feste Schwelle“ installiert werden?

Es werden keine nennenswerten Auswirkungen erwartet; siehe auch Antwort zu Frage 5.

11. Hat die Bundesregierung das Saarland sowie Frankreich und die betroffenen Kommunen über die möglichen Auswirkungen einer Umsetzung des 5. Berichts des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an den Deutschen Bundestag zur Reform der WSV auf den Fluss Saar in finanzieller und sachlicher Hinsicht informiert?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, in welcher Form?

Nein, weil die Zuordnung einer Bundeswasserstraße zu einer Netzkategorie oder die Organisationsänderung in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes dies nicht erfordern. Über die WSV-Reform ist das Bundesland Saarland unterrichtet.

12. Hat die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag eine Kostenschätzung für die bundesweiten Folgen einer Umsetzung des 5. Berichts des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an den Deutschen Bundestag zur Reform der WSV auf den Wassertourismus und die ihm vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereiche vorgelegt?

Wenn nein, warum nicht?

Eine belastbare Kostenschätzung ist erst möglich, wenn Art und Umfang von Unterhaltung und Betrieb der „Sonstigen Wasserstraßen“ abschließend ermittelt ist. Diese Festlegungen erfolgen nicht aufgrund der Einstufung, sondern aufgrund der konkreten verkehrlichen Erfordernisse und Möglichkeiten. Die begrenzten Ressourcen der WSV für Unterhaltung, Betrieb und Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur lassen zurzeit allerdings kaum Spielräume für Investitionen an Wasserstraßen mit nachrangiger Bedeutung zu.

13. Wie vereinbart die Bundesregierung diese Entwicklung an dem Fluss Saar mit dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie vertretenen Ziel, den Wassertourismus in Deutschland fördern zu wollen?

Das Vorgehen an der Oberen Saar steht grundsätzlich im Einklang mit den im Rahmen der Bundestagsinitiative „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“ gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie entwickelten Konzepten zur Förderung des Wassertourismus.

14. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung sichergestellt werden, dass die Sedimentfracht gemäß der Wasserrahmenrichtlinie dem Lauf des Flusses Saar folgen kann?

Grundsätzlich gilt, dass der Feststofftransport eines Flusses sich seinen ursprünglichen Bedingungen annähern kann, wenn Hindernisse für die Durchgängigkeit verringert oder entfernt werden. Inwieweit sich Planungen in diesem Sinne realisieren lassen, unterliegt der Abwägung und Konsensbildung für die zu berücksichtigenden maßgeblichen Nutzungen und Interessen. Die konkreten Auswirkungen auf den Feststofftransport werden im Rahmen der beauftragten Konzeption geprüft.

15. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die Menge an Sand und sonstigem Material, die in den letzten zehn Jahren aus der Saar im Bereich der Schleuse Güdingen ausgebaggert wurden, und wenn ja, welche Mengen mussten in diesem Zeitraum jährlich entfernt werden?

In den zurückliegenden zehn Jahren wurden insgesamt ca. 2 100 m<sup>3</sup> Sande/ Kiese im Bereich der Schleuse (Unter- und Oberwasser) gebaggert. Die Baggerungen erfolgen bedarfsgerecht aufgrund der Eintreibungen durch Hochwasser. Die Baggermaßnahmen verteilten sich wie folgt über die einzelnen Jahre:

2003: 1 000 m <sup>3</sup>	2007: 250 m <sup>3</sup>	2011: 405 m <sup>3</sup>
2006: 80 m <sup>3</sup>	2010: 180 m <sup>3</sup>	2013: 150 m <sup>3</sup>

16. Welche Wassertiefen der Saar wurden in den letzten Jahren durch Baggerungen zwischen der deutschen Bundesgrenze und km 87,2 der Saar sichergestellt, und welche Wassertiefe wird nach der Rückstufung der Saar als sonstige Wasserstraße vorgegeben?

Die Fahrrinne wird gemäß Wasserstraßenklasse I auf 2 m unter hydrostatischem Stau unterhalten. Über eine zukünftig zu unterhaltende Wassertiefe kann erst nach Vorlage der Konzeption entschieden werden.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die kulturhistorische Wertigkeit des historischen Schleusenbauwerkes in Güdingen an der Saar?

Das aufgrund der ausschließlichen Landeskompetenz für die Frage des Denkmalswertes allein zuständige saarländische Ministerium für Bildung und Kultur führt die Stauanlage Güdingen in der Denkmalsliste des Saarlandes. Die Stauanlage Güdingen wurde am 13. Juni 1994 als Denkmal ausgewiesen. Die Fragen des Denkmalschutzes werden bei der Erstellung der Konzeption berücksichtigt.

18. Welche Auswirkungen sieht die Bundesregierung auf den Hochwasserabfluss der Saar im Stadtgebiet Saarbrücken nach der Einstellung der anschließend nicht mehr für die Schifffahrt erforderlichen Baggerarbeiten im Staubereich der Wehranlage Güdingen?

Gibt es hierzu Untersuchungsergebnisse?

Mögliche Auswirkungen auf den Wasserhaushalt werden im Rahmen der beauftragten Konzeption untersucht.

19. Wie schätzt die Bundesregierung den Einfluss der Rückstufung der Saar auf die Hochwassergefährdung an anderen Stellen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 18 verwiesen.



