

**Bundesgeschäftsstelle**

August-Bier-Straße 18  
53129 Bonn

Telefon (0228) 746377

Telefax (0228) 746569

E-Mail: [zentrale@bds-binnenschifffahrt.de](mailto:zentrale@bds-binnenschifffahrt.de)

Homepage: [www.bds-binnenschifffahrt.de](http://www.bds-binnenschifffahrt.de)

13. Mai 2011

Positionspapier  
des BDS-Binnenschifffahrt zum

2. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur  
Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Ziel des Modernisierungskonzeptes ist nach Aussage des Berichtes „weitere Güterverkehre auf das Schiff zu verlagern.“ Dies sei dringend erforderlich, um das in den kommenden 15 Jahren deutlich steigende Transportvolumen in Deutschland ohne weitere Beeinträchtigungen anderer Verkehrsträger und trotz der notwendigen Haushaltskonsolidierung zu bewältigen. (1.2.) Ein sehr ambitioniertes Ziel, wenn man sich die geplante Netzstruktur der Binnenwasserstraßen anschaut. Auch wenn grundsätzlich die Konzentration sowohl des Personals als auch der Sachmittel angesichts knapper Ressourcen richtig erscheint, sind der gewählte Ansatz und dessen Darstellung zumindest als unglücklich zu bezeichnen

**Der Bericht erweckt den Eindruck, als sei bisher zu viel Aufwand für und an Wasserstraßen betrieben worden, die kaum Bedeutung haben. Das Problem ist aber nicht eine falsche Gewichtung der finanziellen Mittel an vermeintlich schwach frequentierten Wasserstraßen sondern gravierende Defizite im Bestanderhalt des gesamten Netzes:**

Seit rund 30 Jahren erfolgt die Bestanderhaltung an den Binnenwasserstraßen auf unzureichendem Niveau. Trotz zwischenzeitlicher Erhöhung der finanziellen Mittel ist nie ein Zustand erreicht worden, bei dem man im gesamten Netz von zufriedenstellend hätte sprechen können. Wesentliche Problempunkte sind:

- Viele marode Schleusen, an denen ständig reparaturbedingte Sperrungen auftreten,
- Schleusen, an denen von zwei Schleusenkammern zeitweise oder sogar dauerhaft nur eine in Betrieb ist, weil entweder ein Schaden vorliegt oder nicht genügend Schleusenpersonal vorhanden ist,
- Richtungsverkehre, weil ohne Ausbau Schiffsgrößen zugelassen wurden, mit denen ein zweischiffiger Verkehr nicht möglich ist,
- Überbeanspruchung bestimmter Wasserstraßen und deren Bauwerke durch zu große Schiffseinheiten,
- fehlende Liegestellen, die die Schifffahrt zu Fahrzeitüberschreitungen zwingen,
- unzureichend ausgestattete oder schlecht erreichbare Liegestellen, die für die Menschen an Bord unzumutbar und unsozial sind.

Der Unterhaltungszustand alleine hat bereits gravierende Auswirkungen, ohne dass man das Fehlen einiger sinnvoller Ausbauten überhaupt heranziehen müsste. Der Schifffahrt entstehen hohe Zusatzkosten durch lange Wartezeiten und längere

Fahrzeiten, die die Ertragssituation, die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Betriebe deutlich verschlechtern. Zudem wird der Bund durch schnelleren Verschleiß und erhöhten Personaleinsatz belastet. Im Bericht selber heißt es zu diesem Problem unter Punkt III 1:

„Aufgrund der seit langem andauernden haushalterischen Unterdeckung des Finanzbedarfs binden Alter und baulicher Zustand der Anlagen im gesamten Netz zunehmend Personalressourcen der WSV. Die Wartung und Pflege der Anlagen erfordert z.T. dauerhafte Überwachungen durch erfahrenes Fachpersonal“.

**Das Problem mangelnden Unterhalts kann durch eine Kategorisierung der Wasserstraßen nicht gelöst werden. Im Gegenteil: Es steht zu befürchten, dass sich der Zustand der Wasserstraßen unterhalb des Hauptnetzes weiter verschlechtern wird.**

Der Bericht verdeutlicht, dass man unterhalb des Hauptnetzes beim Bestandserhalt so wie bisher weitermachen oder noch weniger tun will. Das geht jedenfalls aus der Übersicht für die Auswirkungen der Netzstruktur hervor. Betroffen sind Wasserstraßen wie der Neckar ab Heilbronn, der Mittellandkanal ab Haldensleben, die Saale, die Saar, die Mittelweser, der Dortmund-Ems-Kanal von Henrichenburg bis Dortmund, der Elbe-Lübeck-Kanal, sämtliche Stichkanäle, die Berlin-Brandenburger Wasserstraßen oder der Küstenkanal.

Einsparungen werden sich dadurch kaum erreichen lassen. Im Gegenteil wird sich der Finanzbedarf auf Dauer erhöhen, weil der Verschleiß noch schneller voranschreiten und noch mehr Personal für Überwachung und Reparatur benötigt werden wird. Darüber hinaus ist an den Wasserstraßen außerhalb der Kategorie Hauptnetz in den vergangenen Jahren ohnehin nicht viel investiert worden, ein Hauptgrund dafür, dass eine Steigerung des Aufkommens nicht oder nur unwesentlich stattgefunden hat.

**Die als Vorrangnetz und Hauptnetz eingestuften Wasserstraßen sind ohne die Verkehre der anderen Kategorien Scheinriesen. Eine weitere Verschlechterung des Bestandes in den anderen Netzkategorien wird dazu führen, dass auch Verkehre im Vorrang- oder Hauptnetz entfallen werden, weil viele dieser Verkehre aus Wasserstraßen der unteren Kategorien kommen oder dort ihr Ziel haben.**

Es ist eine falsche Annahme zu glauben, mit einer Konzentration der Mittel auf die Hauptmagistralen eine Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße erreichen zu können, denn jede Relation ist immer nur so gut wie ihr schwächstes Glied. Eine Konzentration auf das Vorrangnetz ist das Gleiche, als wenn ein Mediziner sich nur mit der Hauptschlagader beschäftigt und die übrigen Blutbahnen für zu vernachlässigendes Beiwerk hält.

Zur Verdeutlichung seien nur einige Verkehre beispielhaft genannt, wie aus dem Unterweserraum über die Mittelweser bzw. den Küstenkanal Dünger zu Main, Rhein, Donau oder Futtermittel Richtung Osten, nach Eberwalde, Fürstenwalde,

Haldensleben, Stahlprodukte von Bremen nach Karlsruhe oder Richtung Belgien, Futter- und Düngemittel aus Rotterdam und Amsterdam nach Stuttgart oder Plochingen, Baustoffe vom Oberrhein an den gesamten Neckar, Getreide vom Elbe-Lübeck-Kanal nach Niederlande und Belgien, oder zahlreiche Verkehre in die Stichkanäle des Mittellandkanals. Insgesamt haben z.B. allein diese Stichkanäle ein Aufkommen von über 4,5 Mio Tonnen.

Ohne ein insgesamt leistungsfähiges Netz, können keine Verkehre hinzugewonnen werden. Es werden aber Verkehre abwandern, wenn die Leistungsfähigkeit in den unteren Kategorien weiter abnimmt oder im schlimmsten Fall die Wasserstraße ganz aufgegeben wird. Auch die negativen Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft müssen bedacht werden. Es gilt: Gute Infrastrukturpolitik ist immer auch gute Wirtschafts- und Sozialpolitik.

**Eine stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt in Seehafen hinterlandverkehre wird durch die Kategorisierung in Frage gestellt.**

Vor dem Hintergrund des prognostizierten Verkehrswachstums ist es unerlässlich, die Binnenschifffahrt mit leistungsfähigen Wasserstraßen in die Hinterlandanbindung der Seehäfen stärker einzubeziehen, als dies bisher der Fall ist. Völlig richtig heißt es in der Einleitung zum nationalen Hafenkonzept:

“Die herausragende Stellung Deutschlands in der Exportwirtschaft wird ermöglicht durch ein hochleistungsfähiges System von See- und Binnenhäfen in Verbindung mit guten wasserseitigen und landseitigen Anbindungen, wettbewerbsförderlichen Rahmenbedingungen und hoch entwickeltem logistischen Know How.“

Die Mehrzahl der für den Seehafen hinterlandverkehr wichtigen Binnenwasserstraßen werden dem Ergänzungs- Neben- und Randnetz zugeordnet, was angesichts der Bedeutung der Seehäfen und ihres Wachstumspotentials nicht nachzuvollziehen ist.

**Die Einstufung in Netzkategorien schadet dem System Binnenschifffahrt-Wasserstraße und ist für eine Reform der WSV nicht nötig.**

Die Zuordnung zu einer Kategorie unterhalb des Hauptnetzes hat für die betreffenden Wasserstraßen eine plakative Wirkung. Sie ist das falsche politische Signal, wenn man Verkehre auf die Wasserstraße verlagern will. Investitionen in Umschlagsanlagen oder Standortentscheidungen von Unternehmen werden von der Leistungsfähigkeit des Wasserstraßenanschlusses beeinflusst. Eine Wasserstraße, deren langfristiger Unterhaltungszustand nicht zuverlässig gesichert ist, wird ein Unternehmen von Entscheidungen zugunsten der Binnenschifffahrt im Zweifel abhalten.

Die Netzdichte ist der Hauptnachteil der Binnenschifffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Deshalb hat die Binnenschifffahrt keinen Meter Wasserstraße zu verschenken, auch wenn er auf den ersten Blick von untergeordneter Bedeutung zu

sein scheint. Jeder Abschnitt des vorhandenen Netzes wird für die Leistungsfähigkeit des Systems insgesamt benötigt.

Es ist abzusehen, dass sich der Zustand der Wasserstraßen ab dem Nebennetz mittel- bis langfristig verschlechtern wird. Irgendwann wird es dann nur noch mit ungeheurem Aufwand möglich sein, die betreffende Wasserstraße wieder in einen guten Zustand zu versetzen. Daher ist es nicht nur für die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes dringend geboten sondern auch unter finanziellen Gesichtspunkten sinnvoller, die verkehrsbezogene Unterhaltung auf allen Wasserstraßen mit hoher Intensität wahrzunehmen.

Wenn Wasserstraßenausbau und Optimierung, die Durchführung bereits laufender Baumaßnahmen, Ersatz- und Rationalisierungsinvestitionen sowie funktionale Zuständigkeiten künftig von vier Investitionsbündelungsstellen in Mitte, West, Süd und Ost wahrgenommen werden sollen, dann ist das sicher sinnvoll. Es zeigt aber auch sehr deutlich, dass eine Einteilung des Netzes in verschiedenen Kategorien überhaupt nicht nötig ist. Das Gleiche wird deutlich, wenn man die Netzkarte mit der Zielstruktur der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen vergleicht.

Die Kategorisierung dient nicht dem Umbau der WSV sondern allein dem Zweck, eine Priorisierung bei Ausbau, Optimierung und Unterhalt zu begründen. Eine Kategorisierung widerspricht allen bisherigen Vorgaben bei der Infrastrukturplanung und sollte ohne eine eingehende Diskussion mit allen Betroffenen nicht erfolgen. Eine Neustrukturierung der WSV ist auch ohne die Zuordnung von Wasserstraßen(abschnitten) zu bestimmten Netzkategorien möglich.

### **Die Fahrgastschifffahrt darf in ihrer Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden.**

Viele von der Fahrgastschifffahrt genutzte Wasserstraßen sind als Wassertourismusnetz gekennzeichnet. Hierzu gehören vor allem Wasserstraßen im Norden, im Berlin-Brandenburger Raum sowie die Weser, die Lahn und der obere Teil der Saar. Der Bericht trifft keine Aussagen darüber, wie sich die Unterhaltung dieses Netzes künftig gestalten wird.

Die Fahrgastschifffahrt ist ein wichtiger Faktor für den Tourismus einer Region und hat – wie das Wasser insgesamt – eine hohe Anziehungskraft. Leistungsfähige Fahrgastunternehmen sind deshalb ein wichtiger regionaler Wirtschaftsfaktor. Alle von der Fahrgastschifffahrt genutzten Wasserstraßen müssen daher so unterhalten werden, dass eine Befahrbarkeit mit Fahrgastschiffen dauerhaft gewährleistet ist.

### **Fazit:**

- Das gesamte Wasserstraßennetz muss in seinem Bestand leistungsfähig erhalten werden, ohne die Wasserstraßen in Kategorien einzuordnen.

- Eine Differenzierung kann im Betrieb nach dem aktuellen Verkehrsaufkommen erfolgen, mit der Möglichkeit auf Veränderungen zu reagieren.
- Jedes Ausbau- oder Optimierungsprojekt muss danach bewertet werden, wie es sich auf die Leistungsfähigkeit des gesamten Netzes auswirkt und nicht danach, welcher Kategorie die betreffende Wasserstraße zugeordnet ist. Eine Priorisierung kann ohne Kategorisierung viel sinnvoller erfolgen.
- Dort, wo auf Ausbau verzichtet wird sollte nicht versucht werden, dies durch die Zulassung größerer Schiffseinheiten zu kompensieren. Dies geht auf Kosten der Wasserstraße und auf Kosten der Wirtschaftlichkeit flussangepasster, kleinerer Schiffe.
- Die Binnenschiffverkehrsunternehmen müssen in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und dabei unterstützt werden, zu modernisieren. Gerade für die kleineren Schiffe, die auch in Zukunft dringend gebraucht werden, ist dies von großer Bedeutung. Deshalb ist es wichtig, das Ende 2011 auslaufende Programm zur Modernisierungsförderung, das in den Krisenjahren kaum genutzt werden konnte, weiterzuführen und auszubauen.