



●●● INITIATIVE
SYSTEM WASSERSTRASSE

POSITION

Finanzierung der
Wasserstraßeninfrastruktur



Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur

Vorschlag zur Einführung eines Programmes zur Sicherstellung einer langfristigen, angemessen hohen und effizienten Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland

Überarbeitete Fassung April 2022

Das System Wasserstraße mit seinen Binnen- und Seegewässern, den zugehörigen Bauwerken, den dort tätigen Menschen und den Nutzern, vor allem jedoch mit seinen Effizienz- und Verkehrspotentialen verdient mehr Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit, in Politik und Verwaltung. Die Umweltbilanz dieses Verkehrsträgers ist vorbildlich, die Vernetzung weit vorangeschritten, die mögliche Entlastung von Straße und Schiene bedeutend. Die Wachstumspotentiale im System Wasserstraße sind einmalig – das alles spricht für den Verkehrsträger Wasserstraße!

Die **Initiative System Wasserstraße** ist ein Zusammenschluss aus Schifffahrtsgewerbe, Häfen, der Transport- und Logistikbranche, der verladenden Industrie und der Planungs- und Bauwirtschaft. Gemeinsam artikuliert die Initiative System Wasserstraße Missstände am Zustand der Wasserstraßen und formuliert Forderungen und Ideen, mit denen das System Wasserstraße verbessert werden soll.

Gemeinsam tritt die **Initiative System Wasserstraße** für eine Stärkung der Wasserstraßeninfrastruktur einschließlich der Verknüpfung mit angrenzenden Verkehrsträgern in personeller, finanzieller, technischer und rechtlicher Hinsicht ein.

1. Ausgangslage:

Die vorherige Bundesregierung hat mit dem 2019 aufgestellten Masterplan Binnenschifffahrt deutlich gezeigt, dass sie die Absicht verfolgt, die Binnenschifffahrt zu stärken und so viele Güter wie möglich über die Wasserstraßen zu transportieren. „Was wir dafür brauchen ist ein leistungsfähiges, sauberes, modernes, sicheres und effizientes System Hafen-Schiff-Wasserstraße. Mit dem vorliegenden Masterplan Binnenschifffahrt wollen wir das erreichen.“ so die Worte von Bundesminister Andreas Scheuer im Vorwort zum Masterplan. Er kündigte weiterhin an, dafür zu sorgen, dass ausreichend finanzielle, strukturelle und personelle Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Der Koalitionsvertrag der jetzigen Regierungsparteien aus dem Jahr 2021 erkennt an, dass die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur weiter erhöht und langfristig abgesichert werden müssen (Seite 48, Infrastruktur). Für die Fernstraßenverwaltung in Form der Autobahn GmbH wird dort sogar der Abschluss einer überjährigen Finanzierungsvereinbarung angekündigt!

Für den Bereich der Schiffsverkehre wird ausgeführt: „Den Schifffahrtsanteil im Güterverkehr wollen wir steigern und dazu auch Hinterland-Anbindungen stärken.Wir werden die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stärken und ihre Effizienz erhöhen.“ (Seite 53, Schiffsverkehr)

Zur Verwirklichung der angestrebten Erhöhung des Schifffahrtsanteils im Güterverkehr ist die zuverlässige und ganzjährig gesicherte Befahrbarkeit der Wasserstraßen die zentrale Voraussetzung. Bei Fernstraßen und bei der Schiene ist die Verfügbarkeit der Infrastruktur längst zum prioritären Ziel des Handelns von Politik und Baulastträgern geworden. Bei der Wasserstraße hingegen verfolgt man weiterhin eine Strategie nach Haushaltslage.

Die angekündigte Stärkung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und die Effizienzsteigerung müssen eingeleitet werden mit einer angemessen hohen und langfristig gesicherten Finanzierungsperspektive.

Für den Verkehrsträger Schiene haben alle beteiligten Akteure das lange erkannt und als logische Konsequenz aus dieser Erkenntnis wurde eine langfristige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland als Eigentümerin des Schienennetzes und der DB AG als Nutzer und Instandhalter des Netzes geschlossen. Grundlage für diese Zusage ist der Gewährleistungsauftrag nach Artikel 87e Absatz 4 GG, nach dem der Bund sicherzustellen hat, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Erhalt der Schienenwege Rechnung getragen wird.

Eine solche Vereinbarung wird nun im Koalitionsvertrag der neuen Regierungsparteien auch für die Fernstraßen des Bundes angekündigt.

Eine so weitgehende Verpflichtung des Bundes zur Aufrechterhaltung des Allgemeinwohles enthält das Grundgesetz für den Bereich der Wasserstraßen (Artikel 89 GG) leider nicht. Auch der Koalitionsvertrag enthält leider keine konkreten Maßnahmen, die eine langfristige Finanzierungssicherheit für die Wasserstraßeninfrastruktur erkennen lassen.

Auch die Wasserstraßen dienen in hohem Maße dem Allgemeinwohl!

So wurden im Jahr 2020 bundesweit 188 Mio. Tonnen Güter durch die Binnenschifffahrt befördert (Quelle: Statistisches Bundesamt). Dies entspricht zwar einem Rückgang von ca. 8% gegenüber dem Vorjahr, spiegelt aber zum einen die ebenfalls coronabedingt negative Entwicklung in den Verkehrsträgern Straße und Seeverkehr wider und zum anderen auch eine zunehmende Unzufriedenheit der Nutzer (Binnenschifffahrt) und der Verlager (Industrie) mit dem Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur. In industriell geprägten Regionen, so z.B. in Nordrhein-Westfalen, werden bis zu 30% des gesamten Güterverkehrs über das Wasser abgewickelt. Abhängig sind diese Transporte von einer bedarfsgerecht ausgebauten und auf lange Sicht leistungsfähigen Wasserstraßeninfrastruktur z.B. mit funktionstüchtigen Schleusen und genügend hohen Brücken.

Besonders hervorzuheben ist die wichtige Rolle der Wasserstraßen für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor.

Die von der EU-Kommission vorgelegte Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität enthält aus diesem Grund folgende Zielsetzung:

- bis 2030 Zunahme der Binnenschiffs- und Short Sea-Transporte um 25% (bezogen auf 2015)
- bis 2050 Zunahme der Binnenschiffs- und Short Sea-Transporte um 50% (bezogen auf 2015)

Damit diese Zunahme und die von der neuen Bundesregierung geplante weitreichende Transformation im Verkehrssektor stattfinden kann und damit die eigentlichen Ziele des Koalitionsvertrages, nämlich die Belastung durch Lärm, Schadstoffe, Flächenverbrauch und Klima durch den Verkehrssektor signifikant zu senken, erreicht werden können, muss der Wasserstraße im Bereich der Gütertransporte ein wesentlich größeres Augenmerk gelten, als das bislang der Fall war.

Die Wasserstraßeninfrastruktur muss, genauso wie diejenige der Bahn, für die steigenden Anforderungen der Nutzer fit gemacht werden.

Das Hauptproblem: Die Infrastruktur der Wasserstraßen in Deutschland ist überaltert.

Etwa die Hälfte der Wehranlagen und rd. 60 % der Schleusenanlagen wurde vor 1950 errichtet, etwa 10 % (Wehre) bis 20 % (Schleusen) sogar vor 1900. Die technische Nutzungsdauer der genannten Anlagentypen von rd. 80 Jahren ist an vielen Anlagen bereits erreicht bzw. überschritten (Quelle: Investitionsrahmenplan 2019 bis 2023 des BMVI)

24 % der Schleusenanlagen erfordern einen kurzfristigen Handlungsbedarf. 34 Wehranlagen werden derzeit als systemkritisch eingestuft und erfordern eine Investitionssumme von rund 1 Mrd. Euro. In den nächsten zehn Jahren sind Ersatzneubauten oder große Grundinstandsetzungen an 18 % des Anlagenbestandes erforderlich.

Gleichzeitig verändern sich wesentliche Randbedingungen.

Was passiert, wenn sich verändernde klimatische Bedingungen zu Niedrigwasser führen, hat man zuletzt im Sommer 2018 gesehen: Dramatische Rückgänge der verfügbaren Frachtkapazitäten führten zu leeren Tankstellen, fehlenden Rohstoffen für die verarbeitende Industrie und fehlenden Baustoffen. **Statistische Berechnungen deuten auf einen Verlust von fast 5 Milliarden Euro für die deutsche Industrieproduktion in der zweiten Jahreshälfte 2018 durch den Rückgang des Rheinverkehrs hin** (Quelle: Jahresbericht 2019 der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)). **Der gesamte volkswirtschaftliche Schaden des Niedrigwassers dürfte ein Vielfaches davon betragen und zeigt die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraße.**

Die Politik hat schon früher erklärt, dass sie dem weiteren Verfall der Wasserstraßeninfrastruktur begegnen will. Weitreichende Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßenverwaltung wurden bereits eingeleitet und müssen auch weiterhin vorangetrieben werden. Eine wirkliche Verbesserung der Attraktivität und damit der Nutzung der Wasserstraßeninfrastruktur bedarf aber vor Allem einer Maßnahme:

Ausreichend finanzielle Mittel für den Erhalt, Aus- und Neubau zur Verfügung stellen und langfristig sichern.

Der Investitionsrahmenplan des Bundes für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße nennt für einen Zeitraum von 2019 bis 2023 erforderliche Investitionen in den Erhalt, Aus- und Neubau von Wasserstraßen von 4,8 Mrd. Euro. Allein der Ersatzinvestitionsbedarf für den Ausgleich des Substanzverlustes der Infrastruktur beträgt laut BMVI allerdings schon jährlich etwa 900 Mio. Euro. Eine Summe die aber auch nach einhelliger Meinung schon deutlich zu niedrig ist, da das Bruttoanlagevermögen der Wasserstraßeninfrastruktur vermutlich viel zu niedrig angesetzt ist und noch mit einer Preisbasis aus 2013 ausgewiesen wird.

Fortgeschrieben liegt dieser Ersatzinvestitionsbedarf bei mindestens rd. 1,2 Mrd. € pro Jahr.

Hinzu kommen rd. 250 Mio. € pro Jahr für darin noch nicht enthaltene, regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur. (Quelle: Investitionsrahmenplan des BMVI 2019-2023).

Noch nicht berücksichtigt sind hierbei die erheblichen Preissteigerungen der letzten Jahre.

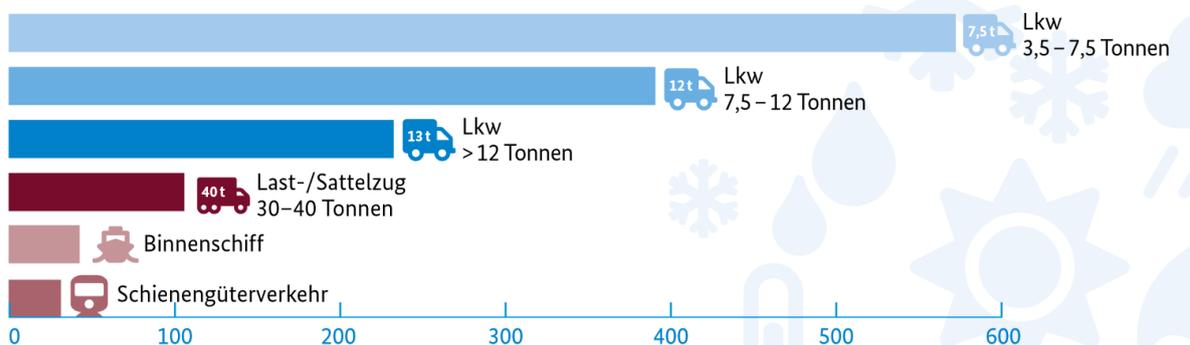
Die Baupreise stiegen zuletzt innerhalb eines Jahres von November 2020 bis November 2021 zwischen 9,0 % (Straßenbau) und 16,7 % (Gewerbebau). Werden diese Steigerungen in den Investitionsplänen nicht berücksichtigt, sinken die real möglichen Investitionen tatsächlich ab. Das gilt es durch eine entsprechende Progression in den Investitionsplänen für die nächsten Jahre zu berücksichtigen.

Seit 2019 gelingt es der Wasserstraßenverwaltung, die zur Verfügung gestellten Mittel zu verbauen.

Das war nicht immer so. Zum Ende des Jahres 2018 betrug der Bestand nicht investierter Mittel rund 600 Mio. €. Diese wurden zügig abgearbeitet. In den Jahren 2019 und 2020 konnten diese Rückstände abgearbeitet werden. Die Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur der WSV stiegen in diesem Zeitraum von vorher ca. 750 Mio. € jährlich auf gut 1,0 Mrd. € pro Jahr, allerdings nur durch ein Aufbrauchen der überjährigen Reserve. Dieses ist ein Schritt in die richtige Richtung, aber keine langfristige Lösung, da die Mittel in dieser Höhe nur einmalig zu Verfügung standen.

Potentiale der Wasserstraßeninfrastruktur

Der Transport von einer Tonne Güter mit dem Binnenschiff erzeugt durchschnittlich 31 g **Treibhausgase** pro km (Quelle: Umweltbundesamt, Bezugsjahr 2020). Nur der Transport mit der Bahn ist noch weniger klimaschädlich, hingegen verursacht der Transport mit Groß-LKW durchschnittlich mindestens 111 g Treibhausgasemissionen. Das Verhältnis verdeutlicht die folgende Grafik:



Treibhausgasemissionen 2017 in Gramm je Personenkilometer*

*Berücksichtigt sind Betrieb, Energiebereitstellung, Fahrzeug und Infrastruktur.

Quelle: ifeu, INFRAS, Öko-Institut 2020

Ein weiterer Vorteil der Wasserstraße liegt in der geringeren **Lärmbelastung**, die durch die Verkehre auf ihr ausgelöst werden. Wie eine Studie des Umweltbundesamtes zeigt, fühlen sich fast 60 % der Menschen durch Straßenlärm, rund 32 % durch Fluglärm gestört. Über den Zuglärm klagen rund 20 %. Bei Straße und Bahn sind erhebliche Kosten mit Lärmschutzmaßnahmen verbunden, die darüber hinaus das Landschaftsbild deutlich stören. Eine wesentliche, störende Lärmbelastung durch Binnenschiffsverkehre auf Wasserstraßen entsteht hingegen nicht.

Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern mit Ausnahme des Luftverkehrs kann die Wasserstraße zusätzliche **Kapazitäten** im Güterverkehr aufnehmen, ohne dass zuvor das Infrastrukturnetz wesentlich erweitert werden müsste. Es müssen lediglich die Verknüpfungspunkte mit den anderen landgebundenen Verkehrsträgern ausgebaut werden und die bestehende Infrastruktur sukzessive und nachhaltig modernisiert und an die Bedürfnisse der Nutzer und der verladenden Industrie angepasst werden.

2. Problemstellung:

Nach einer erfolgreichen Hochlauf-Phase kommt nun gezwungenermaßen voraussichtlich wieder eine Talfahrt aufgrund deutlich zu gering bemessener Mittel ab 2023.

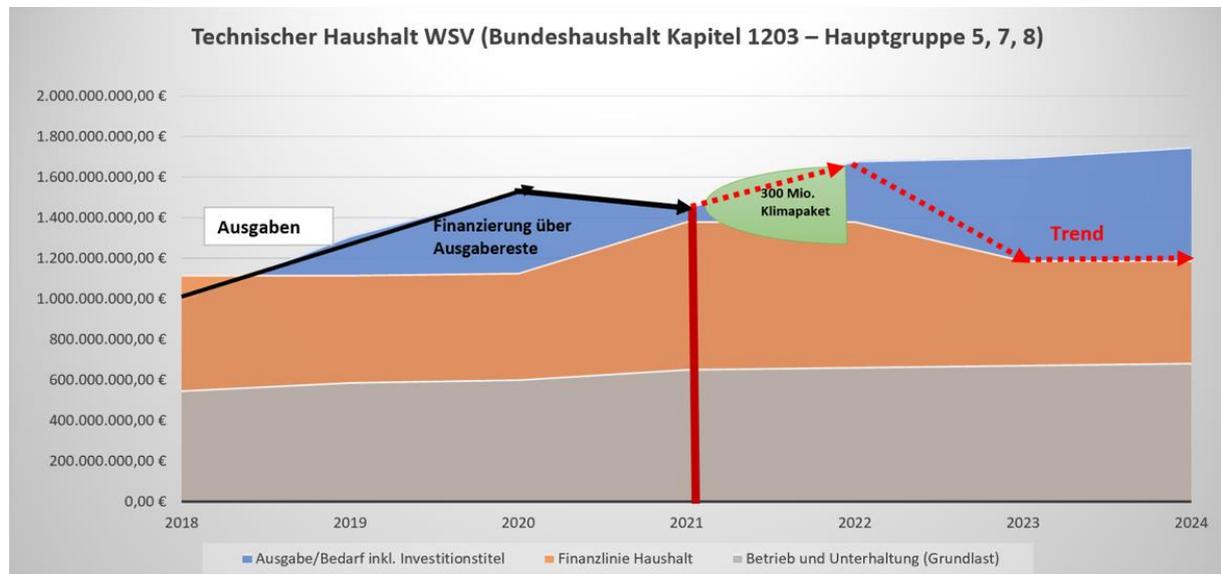
Im aktuellen Investitionsrahmenplan sind für **Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur der Wasserstraßen** ab 2023 nur noch ca. 850 Mio. € jährlich vorgesehen.

Auch die Planungen im Finanzministerium gehen derzeit ab 2023 von einer Gesamtfinanzlinie von lediglich knapp 1,2 Mrd. Euro jährlich aus. Darin sind aber die Kosten für Betrieb und Beschaffungen durch die Verwaltung in Höhe von ca. 0,5 Mrd. € bereits enthalten.

Und selbst diese Zahl ist zukünftig nicht sicher, da die Investitionen in die Wasserstraßen den jährlichen Haushaltsberatungen des Parlamentes unterliegen und von der Bundesregierung je nach Finanzlage nahezu beliebig gekürzt werden können.

Für die Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur der Wasserstraßen sind tatsächlich unter Berücksichtigung der notwendigen Investitionen für den Substanzerhalt (0,9 Mrd. €), der regelmäßig wiederkehrenden Maßnahmen zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur (0,25 Mrd. €) und einer angemessenen Berücksichtigung der Preisentwicklung (0,1 Mrd. €) mindestens 1,25 Mrd. € jährlich notwendig. Darin sind noch keine substanzverbessernden Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit berücksichtigt!

Zuzüglich der Ausgaben für Betrieb und Beschaffungen von derzeit ca. 500 Mio € ergibt sich eine erforderliche Finanzlinie in Höhe von mindestens 1,7 Mrd. € jährlich. Für eine signifikante Verbesserung der Infrastruktur, etwa zur Verbreiterung von Kanalquerschnitten, zum Bau zusätzlicher oder erweiterter Schleusenammern oder zur Anhebung von Brücken, wären mindestens 2,0 Mrd. € jährlich anzustreben.



Der zwangsläufige Effekt dieser kurzfristigen Investitionsplanung mit zu niedrigen und immer wieder stark schwankenden Ausgaben ist durchweg negativ:

- Die für Unterhaltung und Betrieb der Wasserstraßeninfrastruktur zuständige Verwaltung (WSV) hat **keine langfristige Planungssicherheit und Perspektive**. Ohne diese aber ist eine strukturierte Vorbereitung und Durchführung nach einer bedarfsgerechten Priorisierung der erforderlichen Maßnahmen schwer. In Verbindung mit den langen Vorlaufzeiten für große Infrastrukturprojekte führen die starken Schwankungen der verfügbaren finanziellen Mittel nicht selten dazu, dass dann, wenn die Baugenehmigung endlich vorliegt und die Planungsprozesse abgeschlossen sind, nicht mehr genug Geld zur Realisierung zur Verfügung steht. Der gerade mühsam wieder aufgebaute Fachpersonal-Stamm der Verwaltung kann damit die eigentlich erreichbare Wirkung einer beschleunigten Verbesserung des Anlagenzustandes nicht entfalten.
- Auch der gerade mühsam wieder aufgebaute **Fachpersonal-Stamm der Verwaltung ist gefährdet** und droht schon in absehbarer Zeit mangels realisierbarer Projekte zumindest teilweise wieder aufgabenlos zu werden.
- Die Bauunternehmen und Planungsdienstleister, die die Bauaufträge planen und abarbeiten sollen, schwanken zwischen mangelhafter Auslastung mit erzwungenem Kapazitätsabbau sowie massivem Preisverfall und überhitzter Spitzenauslastung mit Personalengpässen, fehlenden Rohstoffen und Maschinenkapazitäten verbunden mit steigenden Preisen. In der Konsequenz führt das zu einer **Schwächung des Wasserbau-Marktes** und damit zu einer Abwanderung hochqualifizierter Fachkräfte und Kapazitäten.
- Die Nutzer der Wasserstraßen, also die Schifffahrt und die verladende Industrie erleben ein ständiges Auf und Ab zwischen Bauaktivitäten zur Erhaltung oder zum Neubau und fortschreitenden Verfallserscheinungen an den Wasserwegen. Die Attraktivität des Verkehrsträgers und das **Vertrauen in eine zukunftssichere Leistungsfähigkeit schwindet** zunehmend.

Ursachen:

Folgende Ursachen für die mangelhafte Finanzierung des Systems Wasserstraße können benannt werden:

- 1) Fehlende gesetzliche Verankerung der Verpflichtungen des Bundes gegenüber seiner Wasserstraßen-Infrastruktur im Grundgesetz:

Es ist **kein expliziter Gewährleistungsauftrag** verankert. Der Verkehrsträger Wasserstraße wird hier vom Gesetzgeber schlechter gestellt als beispielsweise der Verkehrsträger Schiene. In Artikel 89 GG wird lediglich formuliert, dass der Bund die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden verwaltet. Eine reine Verwaltung reicht aber nicht aus, um einen bestimmten Auftrag zu erfüllen und eine bestimmte Qualität zu erhalten bzw. zu schaffen.



Die beteiligten Organisationen schlagen zur Beseitigung der offensichtlich mehr oder weniger kontinuierlichen Unterfinanzierung und des diesbezüglichen Regelungsdefizits und zur Erlangung der Ziele aus dem Masterplan Binnenschifffahrt und den politischen Zielsetzungen der EU und aus dem Koalitionsvertrag der neuen Regierung einen Acht-Punkte Plan vor. Dieser Plan wird die notwendigen Voraussetzungen schaffen, um die gesetzten Ziele erreichen zu können. Dieser wird gesamtgesellschaftlich sowie ökonomisch und ökologisch bedeutende positive Effekte auslösen, wenn die erforderlichen Mittel gesichert werden:

- 2) Eine nähere Maßgabe zum Umfang seiner Verwaltungsaufgabe aus anderen Gesetzen ergibt sich für den Bund ebenfalls nicht. Auch hier gehen die Regelungen für den Verkehrsträger Schiene wesentlich weiter. Im BSWAG (Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes) wird ein jährlich zu leistender Infrastrukturbeitrag zur Erfüllung des Gewährleistungsauftrages gesetzlich festgelegt. Im korrespondierenden Bundeswasserstraßengesetz gibt es keine vergleichbare Festlegung. Die in § 8 (Umfang der Unterhaltung) dieses Gesetzes formulierte „Erhaltung eines ordnungsgemäßen Zustandes für den Wasserabfluss und die Erhaltung der Schiffbarkeit“ als Inhalt des Unterhaltungsauftrages reicht nicht aus, um einen bestimmten anzustrebenden qualitativen Zustand der Infrastruktur zu erreichen. Der jetzige Zustand ist nicht mehr als ordnungsgemäß zu bezeichnen. Es ergeben sich hieraus aber **keine direkt ableitbaren Pflichten für den Bund.**
- 3) **Es fehlt ein langfristig angelegtes Programm** zur Festlegung und Zusicherung einer notwendigen Finanzmittel-Ausstattung im Zusammenhang mit einer Strategie zur Erlangung eines qualitativ hochwertigen Zustands der Wasserstraßeninfrastruktur.

3. Lösung:

Programm für eine angemessene Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur:

- 1) **Gesetzliche Verankerung eines Gewährleistungsauftrages des Bundes** gegenüber seiner Wasserstraßen-Infrastruktur, ähnlich dem Auftrag für den Verkehrsträger Schiene um ein anderes Bewusstsein bei Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zu Nutzen und Wert der Wasserstraßeninfrastruktur zu schaffen.
- 2) **Konkretisierung des Bundeswasserstraßengesetzes.** Formulierung konkreter Aufgaben von Bund und Verwaltung (Punkte 3 bis 8).
- 3) **Aufstellung eines Finanzierungs-Plans mit einer Laufzeit von 10 Jahren**, dieser wird jährlich evaluiert und rechtzeitig vor Ende seiner Laufzeit fortgeschrieben. Für die Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur der Wasserstraßen wird ein angemessener Korridor festgelegt, der nicht nach unten unterschritten wird (Planungssicherheit), aber bei Bedarf und Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln und gesicherter Umsetzbarkeit erhöht werden kann (Flexibilität bei dringendem Handlungsbedarf). Die Höhe der Mittel im Rahmen des Korridors, die der Verwaltung zur Verfügung gestellt werden, steht im Zusammenhang mit Zielerreichungsgraden in einer festgeschriebenen Vorperiode.
Aus Sicht der Initiative System Wasserstraße sind jährlich mindestens 1,25 Mrd. Euro alleine für Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur der Wasserstraßen erforderlich. Investitionen müssen grundsätzlich mindestens den Substanzverlust ausgleichen, regelmäßig wiederkehrende Kosten und einen Aufschlag für das zu niedrig angesetzte Bruttoanlagevermögen und die nicht berücksichtigten Preissteigerungen umfassen. Für den Ausgleich des Substanzverlustes und für die regelmäßig wiederkehrenden Unterhaltungsmaßnahmen sind 1,1 Mrd. € und als Ausgleich für Preissteigerungen 0,1 Mrd. € jährlich notwendig. Dieser Betrag muss zukünftig jährlich angepasst werden, um die voraussichtlichen Preissteigerungen zu berücksichtigen.
- 4) Das Budget, das über den Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt wird, umfasst nur zum Teil Mittel, die dem Erhalt und Ausbau der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen dienen. Im Unterschied zu den anderen Verkehrsträgern sind in dem Haushaltstitel auch Mittel für wasserwirtschaftliche Maßnahmen und Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung enthalten. Zudem werden die Mittel, die der Binnenschifffahrt dienen, nicht getrennt von denen, die in erster Linie der Seeschifffahrt zugutekommen. Wir fordern deshalb, die **Titel im Haushalt klarer aufzuteilen und auszuweisen**, damit deutlich wird, wie die Relation der Mittel zueinander ist.
- 5) **Aufstellung eines Bewertungs- Systems für den Zustand der Wasserwege einschließlich seiner Bauwerke und Anlagen nach qualitätsgeprägten Kriterien.**
- 6) **Formulierung von Zielwerten für bestimmte wesentliche Kriterien** wie z.B. Verfügbarkeit, Ausfallzeiten, Sperrzeiten, Befahrbarkeit, Abladetiefe, Durchfahrtshöhen,

Schleusenbetriebszeiten, Bauwerkalter- und Zustand, Anzahl und Leistungsfähigkeit der Umschlagpunkte Straße/Wasser bzw. Schiene/Wasser, Sicherheit.

- 7) **Überprüfung der Zielstellungen und ihrer Erreichung** in festgelegten Abständen und Monitoring durch die Verwaltung.
- 8) **Schaffung von Transparenz durch Gründung eines Beirats „Wasserstraßen“** unter Beteiligung der wesentlichen Akteure.

Wirkungen:

- Die langfristige Steigerung der Zuverlässigkeit, Qualität und Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen wird die beabsichtigte **Verlagerung von Güterströmen aufs Wasser unterstützen**, indem sie bei den potenziellen Kunden aus der verladenden Industrie verlorengegangenes Vertrauen in den Verkehrsträger zurückerobert. Die mit dem Transport von großen Gütermengen verbundenen Lärm- und Umweltbelastungen sowie die Schäden an der Infrastruktur sind bei der Wasserstraße wesentlich geringer als bei Straße und Schiene. Somit sinken auch direkte und indirekte Kosten für den Transport dieser Gütermengen.
- Bei der Verkehrsleistung in Deutschland werden bis zum Jahr 2030 deutliche Zuwächse prognostiziert. Insbesondere die Transportleistung im Güterverkehr wird gegenüber dem Jahr 2010 um 38 % zunehmen. Die Wasserstraße kann, entsprechende Investitionen vorausgesetzt, einen Teil dieser Steigerung verkraften, ohne andere Verkehrsströme, wie z.B. den Personenverkehr zusätzlich zu behindern und **vermeidet damit weiteren wirtschaftlichen Schaden** z.B. durch Stau-Zeiten, höheren Unfallkosten und Schäden an der sonstigen Infrastruktur. Durch ein Motorschiff können bis zu 150 LKW-Ladungen transportiert werden. Damit sind erhebliche Einsparpotenziale an Kraftstoffverbrauch und damit an Emissionen und Co2-Ausstoß verbunden.

Außerdem wird die stärkere Fokussierung auf einen **qualitätsorientierten Einsatz von Bundesmitteln** mittelfristig eine wesentlich bessere Effizienz und damit eine höhere Multiplikator-Wirkung der eingesetzten Finanz-Mittel ermöglichen.

Dieser Vorschlag ist aus Sicht der Initiative System Wasserstraße dazu geeignet, wesentliche Ziele des Masterplans Binnenschifffahrt und der neuen Bundesregierung zu erreichen und das System Wasserstraße zu stärken. Ohne eine verlässliche Bereitstellung angemessen hoher Finanzmittel über einen längeren Zeitraum wird sich eine signifikante Verbesserung des Zustands der Wasserstraßeninfrastruktur und eine sich daran anschließende Sicherung dieses Zustands nicht einstellen. Beides sind unabdingbare Voraussetzungen für ein Gelingen der notwendigen Erhöhung der Gütertransportkapazitäten ohne eine weiter zunehmende Überlastung einzelner Verkehrsträger und unter Berücksichtigung ökologischer und klimapolitischer Zielstellungen.

**Die
„Initiative System Wasserstraße“
wird unterstützt durch**

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Bundesverband der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt e.V. (BDS)

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB)

Bundesverband Spedition und Logistik e.V. (DSLTV)

Deutsches Verkehrsforum (DVF)

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. (HDB), BFA Wasserbau

Koninklijke BLN-Schuttevaer

Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V.

Verband Beratende Ingenieure (VBI)

Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI)

vero – Verband der Bau- und Rohstoffindustrie e.V.

Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW)

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM)

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V. (VVWL)

Wirtschaftsvereinigung Stahl



Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)



BDI
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.



BDS-Binnenschifffahrt
Bundesverband der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt e.V.



Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.



DSL | Bundesverband Spedition und Logistik



Deutsches Verkehrsforum

BAUINDUSTRIE



KONINKLIJKE
BLN-SCHUTTEVAER



schifferbörse
zu Duisburg-Ruhrort e.V.



VERBAND BERATENDER INGENIEURE

Verband der Chemischen Industrie e.V.
Wir gestalten Zukunft.



vero
der Baustoffverband



Stahl | Wirtschaftsvereinigung Stahl



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.