



Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. · D-47118 Duisburg

vorab per Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)389-A
Stellungnahme zur ÖA - 85. Sitzung
am 07.11.2016

Dammstraße 15-17
D-47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon: 00 49-2 03-8 00 06-50
Telefax: 00 49-2 03-8 00 06-21
Internet: www.binnenschiff.de
E-Mail: infobdb@binnenschiff.de
Durchwahl 8 00 06-60
JS/KI

3. November 2016

Öffentliche Anhörung vor dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 7. November 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Ihr Schreiben vom 28. Oktober 2016 zu o.g. Betreff nehmen wir Bezug.

Der Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB), Martin Staats, bedankt sich für die Einladung zur Sachverständigenanhörung am 7. November 2016 und nimmt diese gerne an.

Da ein Eingangsstatement der Sachverständigen laut Ihrer Mitteilung nicht vorgesehen ist, nimmt der BDB zum Anhörungsgegenstand „Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes“ (BT-Drs. 18/9527) wunschgemäß vorab Stellung.

Die Stellungnahme ist in der Anlage beigelegt. Es wird um Weiterleitung an die Mitglieder des Ausschusses gebeten.

Mit freundlichen Grüßen

Schwanen
Geschäftsführer

Anlage



Öffentliche Anhörung vor dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 7. November 2016

Stellungnahme des BDB e.V. zum „Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes“ (BT-Drs. 18/9527) der Bundesregierung

Die Absicht der Bundesregierung, im Zusammenhang mit der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 nun auch ein Ausbaugesetz für die Bundeswasserstraßen zu schaffen, wird vom BDB ausdrücklich unterstützt.

Die Bundesregierung setzt damit eine angekündigte Maßnahme aus dem Koalitionsvertrag um. Sie greift damit insbesondere aber auch eine über viele Jahre wiederholt gegenüber Politik und Verwaltung vorgetragene Kernforderung des BDB auf, die eine größere Gleichbehandlung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße bei Infrastrukturvorhaben zum Gegenstand hat: Bei den Bundeswasserstraßen wurde in der Vergangenheit – anders als bei Straße und Schiene – auf ein entsprechendes Ausbaugesetz, das den verkehrlichen Bedarf im Planfeststellungsverfahren festschreibt, verzichtet. Entsprechende Unsicherheiten bezüglich der Realisierung bestimmter Maßnahmen waren die Folge. Die Aussagen aus der Gesetzesbegründung bringen die Handlungsnotwendigkeit auf den Punkt:

„Zur Gleichstellung der Bundeswasserstraßen mit anderen Verkehrsträgern wird für den weiteren Ausbau des Bundeswasserstraßennetzes eine verlässliche und verbindliche gesetzliche Grundlage benötigt, die dem bereits geltenden gesetzlichen Verfahren beim Bau und Ausbau von Bundesfernstraßen bzw. dem geltenden gesetzlichen Verfahren für den Schienenwegeausbau entspricht. (...) Der Ausbaubedarf des Bundeswasserstraßennetzes wird künftig, wie es beim Ausbaubedarf des Netzes der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege der Fall ist, durch Gesetz beschlossen. Durch diese Bestätigung vom Parlament wird den Wasserstraßenplanungen im Rahmen einer integrierten Bundesverkehrswegeplanung ein größeres Gewicht beigemessen und das weitere Verfahren erleichtert.“

Gleichbehandlung und Stärkung des Verkehrsträgers Wasserstraße

Positiv hervorzuheben ist, dass die Bundesregierung in der Gesetzesbegründung nicht allein auf die Gleichbehandlung der Verkehrsträger abstellt, sondern zugleich die besondere Förderung des Transports auf den Bundeswasserstraßen als umweltfreundlicher Verkehrsträger betont. Hierfür wird nicht nur auf die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung Bezug genommen, sondern zugleich auf die Handlungsnotwendigkeit aufgrund der prognostizierten Mengenzuwächse im Güterverkehr abgehoben. Zutreffend wird weiter ausgeführt, dass es zur Erreichung der gesetzten Ziele erforderlich ist, die Wasserstraße als wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Verkehrsträger insgesamt qualitativ leistungsfähiger zu machen, die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern zu stärken und das Wasserstraßennetz rechtzeitig aufgrund vorausschauender Planung auszubauen.

Der BDB beurteilt den Gesetzentwurf deshalb in dieser Hinsicht uneingeschränkt positiv.

Bedarfsplanüberprüfung

Gemäß § 4 des Gesetzentwurfes prüft das Bundesverkehrsministerium in einem Turnus von fünf Jahren, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Bei den Bauprojekten an Flüssen und Kanälen handelt es sich regelmäßig um aufwendige und planungs- und zeitintensive Maßnahmen. Die Gesamtbauzeit dieser Maßnahmen ist mit der Dauer von Ausbauprojekten anderer Verkehrsträger nur begrenzt vergleichbar. Beispielhaft sei das Projekt „Bau von sieben 2. Schleusenammern an der Mosel“ (Bedarfsplan, Nr. 21) genannt: Diese Maßnahme soll nach dem gegenwärtigem Stand an Informationen erst in 20 Jahren, d.h. im Jahr 2036, fertiggestellt sein.

Es stellt sich deshalb die Frage, ob eine Bedarfsüberprüfung im Fünf-Jahres-Turnus sinnvoll ist, oder ob hier aus vorgenannten Gründen eine längere Zeitspanne von z.B. 10 Jahren nicht zielführender erscheint.

Maßnahmen im Bedarfsplan (BVWP 2030)

Das Netz der Bundeswasserstraßen wird gemäß § 1 Abs. 1 des Gesetzentwurfes nach dem sog. Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

Die Bundesregierung hat in den Bedarfsplan die elf laufenden und fest disponierten Vorhaben sowie die 22 neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs aufgenommen, die im aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 zu finden sind. Dieses Vorgehen ist konsequent und beschreibt hinreichend deutlich die projektierten Maßnahmen.

Der Verweis auf die im BVWP 2030 notierten Vorhaben macht es jedoch erforderlich, sich hier in der gebotenen Kürze mit dem Entwurf des BVWP 2030 zu befassen.

Viele der vom BDB für den BVWP angemeldeten Wasserstraßenprojekte finden sich im Planentwurf wieder. 14 Binnenschiffahrtsstraßenprojekte wurden als neue Maßnahmen im sog. Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Zu den für die Binnenschifffahrt relevanten Wasserstraßenprojekten zählen unter anderem

- die Fahrrinnenvertiefungen an Rhein und Main mit einem überragenden Nutzen-Kosten-Verhältnis von 30,7 bzw. 27,6,
- der Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals, des Datteln-Hamm-Kanals und des Dortmund-Ems-Kanals,
- der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen,
- die Verlängerung sämtlicher Schleusen am Neckar von Mannheim bis Plochingen,
- der Bau von sieben zweiten Schleusenammern an der Mosel,
- der Ausbau des Küstenkanals und des Elbe-Lübeck-Kanals, und
- der vorgezogene Ersatzneubau einer Schleuse am Elbe-Seitenkanal in Lüneburg-Scharnebeck.

Damit werden Engpässe im Wasserstraßennetz beseitigt und die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt wird durch gezielte Ausbaumaßnahmen gestärkt, insbesondere in den schon heute hoch frequentierten Strecken. Zugleich wird ein elementarer Beitrag für einen noch umweltfreundlicheren Güterverkehr geleistet, denn die Binnenschifffahrt ist nach wie vor der Verkehrsträger mit den geringsten Emissionen an Lärm und Klimagasen und dem geringsten Flächenverbrauch. Dem trägt der BVWP Rechnung.

Fehlende Maßnahmen im Bedarfsplan

Anzumerken ist allerdings, dass aus Sicht des BDB bestimmte Projekte in dieser BVWP-Liste – und damit auch im Bedarfsplan des Ausbaugesetzes – fehlen. Zu nennen sind etwa die Maßnahmen an der Elbe, der erweiterte Ausbau der Mittelweser oder die Brückenanhebungen im westdeutschen Kanalgebiet für den mehrlagigen Containertransport.

Gleiches gilt für den Rhein: Die Vertiefung der Fahrrinne des Rheins von Duisburg bis Dormagen-Stürzelberg von 2,50 m auf 2,80 m (GIW) ist als Maßnahme im Vordringlichen Bedarf enthalten. NRW, die Westhäfen und die verladende Wirtschaft würden diese Maßnahme allerdings gerne bis Köln durchgeführt sehen. Zur Verdeutlichung: Ein 110-Meter-Schiff kann bei 30 cm mehr Abladung rund 375 Tonnen mehr Fracht aufnehmen und ersetzt damit auf einen Streich mindestens 15 Lkw, ohne dass der Treibstoffverbrauch signifikant steigt. Und in Trockenperioden bliebe die Versorgungssicherheit z.B. für die chemische Industrie längs des Rheins deutlich länger gewahrt.

Zielführend ist aus Sicht des BDB die Strategie, im BVWP ganz bewusst auch **einzelne Wasserstraßenprojekte** aufzunehmen, die nach der reinen **Nutzen-Kosten-Analyse** eher unterdurchschnittlich abschneiden: Zu den Projekten mit einem NKV von „<1“ zählen der Ersatzneubau einer Schleuse in Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal, die Verlängerung der Neckar-Schleusen, der Bau der zweiten Schleusenkammern an der Mosel und der Elbe-Lübeck-Kanal. Es handelt sich um Projekte, die im definierten Kernnetz der Wasserstraßen liegen und wo ein fehlender Ausbau zwangsläufig Bottlenecks zur Folge hätte, die die durchgängige Befahrbarkeit behindern. Zugleich werden Ausfallrisiken an den teilweise sehr alten Bauwerken minimiert und Anreize in Richtung Häfen und Kundschaft gegeben, verstärkt auf die Schifffahrt zu setzen.

Deshalb ist es aus Sicht des BDB richtig, diese Ausbauprojekte bis 2030 konsequenterweise mit in Angriff zu nehmen und im Bedarfsplan des Ausbaugesetzes zu notieren. Im Ergebnis stellt dies eine Hinwendung zur Schaffung einer Angebotsinfrastruktur dar.

Investitionsszenarien des BVWP 2030

Drei Investitionsszenarien wurden im BVWP 2030 für die Verteilung der Mittel auf Straße, Schiene und Wasserstraße untersucht. „Unter Einbeziehung aller Größen kann keine eindeutige Empfehlung für einen Verkehrsträger abgegeben werden. Jeder hat Stärken und Schwächen, die es zu berücksichtigen gilt“, heißt es in dem Planentwurf zur Begründung dafür, dass schlussendlich doch **kein echtes** Verlagerungsszenario auf Schiene und Wasserstraße vorgenommen wurde. Entsprechend „mager“ fällt die Investitionsquote bei der Wasserstraße im Ausbaubereich aus: Im Ergebnis fließen von den 94,7 Mrd. Euro an Neu- und Ausbaumitteln ca. 53 % in die Straße, 42 % in die Schiene und nur 5 % in die Wasserstraße.

Ob sich das verkehrspolitische Ziel der Verkehrsverlagerung, das wie eingangs erwähnt auch in der Begründung zum WaStrAbG-Entwurf genannt wird, mit dieser Quote erreichen lässt, muss bezweifelt werden.

Ergänzende Anmerkungen zum BVWP 2030

Auch wenn die Aspekte der Infrastrukturfinanzierung, des Fachplanungspersonals und der Bauwerkszustände an den Bundeswasserstraßen für diese Anhörung zum WaStrAbG-Entwurf lediglich mittelbar relevant sind, seien hierzu gleichwohl noch folgende Anmerkungen gestattet:

1. Finanzierung unzureichend

Im Rahmen der vorgesehenen Zuteilung der Gesamtinvestitionen sollen auf die Wasserstraßen lediglich 24,5 Mrd. Euro entfallen. Der BDB hält diesen Ansatz für zu knapp bemessen: Allein 16,2 Mrd. Euro sind für Erhaltung bzw. Ersatz reserviert. Für die o.g. neuen Ausbauprojekte sollen 1,8 Mrd. Euro ausreichend sein. Mehrere Jahre alte Baukosten ohne entsprechende Steigerungsquoten für die kommenden 15 Jahre wurden für diese Beurteilung zu Grunde gelegt.

2. Mittelbedarf entspricht nicht der Mittelverfügbarkeit

Selbst wenn diese vorgenommene Mittelverteilung und die Annahme, dass Gesamtinvestitionen von 24,5 Mrd. Euro bis 2030 ausreichend sind, als richtig unterstellt werden: Der Bund hat an den Flüssen und Kanälen ein gravierendes Finanzierungsproblem. Mittelbedarf und Mittelverfügbarkeit klaffen in eklatanter Weise auseinander. Allein für Erhalt und Ersatz weist der BVWP 2030 auf Grund des schlechten Erhaltungszustandes und hohen Nachholbedarfs an den Anlagen einen jährlichen Bedarf von rund 1 Mrd. Euro aus. Zur Verfügung stehen für Erhalt und Ausbau derzeit aber nur rund 615 Mio. Euro. In der mittelfristigen Finanzplanung sinken die Ansätze sogar von 675 Mio. Euro (2015) auf 575 Mio. Euro (2019).

Noch dramatischer fällt bei den Ersatz- und Ausbaumaßnahmen der Soll-Ist-Vergleich aus: Die Quote der tatsächlich getätigten Investitionen sank kontinuierlich von 700 Mio. Euro im Jahr 2010 auf nur noch gut 400 Mio. Euro im Jahr 2015. Hier wird der Bund energisch umsteuern müssen, damit die Projektliste im BVWP 2030 und damit der Bedarfsplan im Ausbaugesetz in zeitlich vertretbaren Zeiträumen umgesetzt werden kann.

3. Exkurs: Zustand und Bedarf der Wasserstraßeninfrastruktur

Im BVWP 2030 und im Netzzustandsbericht des BMVI wird zum Zustand und zu den Notwendigkeiten im Netz der Bundeswasserstraßen ausgeführt:

Unterlassene Unterhaltungsinvestitionen aufgrund zu knapper Finanzierungsansätze haben seit zwei Jahrzehnten zu kumulierenden Substanzverlusten an den Wasserstraßen geführt. Bei einer technischen Nutzungsdauer von rund 80 Jahren zeigt die Altersstruktur, dass eine Vielzahl der Anlagen an den Bundeswasserstraßen diese erreicht oder bereits überschritten hat. Rund 60 % der Schleusen wurden vor 1950 errichtet, 20 % der Schleusen sogar vor 1900. Von rund 170 Schleusenanlagen im sog. Kernnetz werden 2035 bereits rund 120 älter als 80 Jahre sein, d.h. 70 %. Von diesen Anlagen müssten gemäß Expertenschätzung in den kommenden 20 Jahren ca. 100 Schleusen durch Neubauten ersetzt werden, wogegen in den zurückliegenden 20 Jahren nur sieben Schleusen durch Neubauten ersetzt wurden. Schäden an den Bauwerken können trotz Verkehrsbeschränkungen mit gravierenden Risiken verbunden sein. Das Versagen nahezu aller wasserbaulichen Anlagen kann zu Szenarien mit hohen volkswirtschaftlichen Schäden bis hin zu Gefahr für Leib und Leben führen.

4. Mangel an Planungspersonal

Die Probleme im Wasserstraßennetz enden jedoch nicht am knappen Budget und dem hohen Investitionsbedarf, der dadurch entstanden ist, dass der Bund seine Infrastruktur – immerhin ein Bruttoanlagevermögen von 50 Mrd. Euro – vernachlässigt hat. Dem Bund fehlt zurzeit auch das fachlich qualifizierte Personal, um hier gegenzusteuern. Mit dem vorhandenen Planungspersonal in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung lassen sich nach vorliegenden Informationen knapp 450 Mio. Euro pro Jahr verplanen und verbauen. Dem Bund fehlen also bezogen auf den tatsächlich gegebenen Investitionsbedarf rund 600 Ingenieure. Die für die Jahre 2014 und 2015 bewilligten zusätzlichen 85 Planungsstellen für die WSV können da bestenfalls ein Anfang sein.

Die o.g. Fakten und die daraus resultierenden, hier dargestellten Bedenken wurden vom BDB im Rahmen eines Konsultationsgespräches, zu dem die Parlamentarische Staatssekretärin Dorothee Bär Anfang April 2016 eingeladen hatte, vorgetragen und auf Nachfrage von Vertretern des Bundesverkehrsministeriums bestätigt.

Duisburg, 3. November 2016