

Bericht

des Arbeitskreises Schifffahrt, Häfen, Güterverkehr, intermodaler Verkehr und Logistik
zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter
der Länder (GKVS) am 18./19. September 2019 in Berlin
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. Oktober 2019 in Frankfurt/Main

TOP 8: Personalausstattung und Verstärkung der Planungsressourcen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) durch externe Planungskapazitäten

Die Bundesrepublik Deutschland verfügt über ein in Europa einmaliges Wasserstraßennetz. Rund 4.500 km für die Güterschifffahrt relevante Binnenwasserstraßen bieten Wirtschaft und Industrie einen verlässlichen Verkehrsträger für die Ver- und Entsorgung zwischen Rhein und Oder. Die hohe Dichte natürlicher und künstlicher Wasserstraßen hat einen wesentlichen Anteil zum wirtschaftlichen Aufschwung der Bundesrepublik beigetragen.

Die Infrastruktur an den Bundeswasserstraßen ist an vielen Stellen alt und marode. Trotz der relativ umfangreichen Behördenstruktur sind die Kapazitäten für Planungen von Ersatz- und Sanierungsmaßnahmen, aber auch für Ausbauprojekte, viel zu gering, um den hohen Investitionsstau in der Wasserstraße in absehbarer Zeit aufzulösen. Das führte in den letzten Jahren dazu, dass Mittel, die für Wasserstraßen zugewiesen wurden, nicht ausgegeben werden konnten.

Die Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland wird auf absehbare Zeit nicht den Anforderungen der modernen Schifffahrt gerecht werden können. Potentiale für die Verlagerung von Güterverkehren gehen verloren, vielmehr ist sogar eine Rückverlagerung auf Schiene oder Straße zu befürchten. Die Standortsicherheit für Wirtschaft und Industrie entlang der Wasserstraßen ist infolge des Personalmangels akut gefährdet.

Zuständig für die Unterhaltung der Wasserstraßen ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). In ihrer Zuständigkeit liegen auch 315 Schleusenanlagen, zwei Schiffshebewerke, 307 Wehranlagen sowie Dükeranlagen und Pumpwerke. Rund 50 % dieser Anlagen wurden bereits vor 1950 errichtet; teilweise stammen sie noch aus dem vorherigen Jahrhundert. Die vertretbaren Nutzungsdauern sind hier bereits weit überschritten. Diese Anlagen erfordern nicht nur einen hohen Unterhaltungs- und Sanierungsaufwand, sondern stellen auch ein akutes Risiko dar. Ein Ausfall dieser Anlagen kann hohe volkswirtschaftliche Schäden nach sich ziehen. Im schlimmsten Fall stellen sie eine Gefahr für Leib und Leben der Bevölkerung dar.

Als zuständige Bundesbehörde für den Unterhalt der Bundeswasserstraßen und ihrer baulichen Anlagen, sowie die Planung und Bauüberwachung von umfangreichen Ersatz- oder Neubauvorhaben im Bundeswasserstraßenbereich, verantwortet die WSV die Umsetzung von Verkehrsprojekten, die entscheidend für die Verkehrsinfrastruktur und damit für die deutsche Volkswirtschaft sind. Zwei Beispiele sind die Umsetzung der Abladeoptimierung am Rhein und die Sanierung des Wesel-Datteln-Kanals. Beide Projekte sind Nadelöhre für die Industrie entlang der Wasserstraßen und hätten einen enormen Zuwachs der Ladung nach ihrer Fertigstellung zur Folge.

Die WSV kann ihrer Pflicht zur Erhaltung und Sanierung der Wasserstraßen häufig nur unzureichend nachkommen. Es fehlt an ausreichenden personellen Kapazitäten. In der Praxis kommt es dadurch bereits jetzt - nicht nur in Nordrhein-Westfalen - zu Nutzungseinschränkungen (z.B. Erforderlichkeit von sog. „Festmachern“).

Die aktuelle Personalsituation gefährdet die Umsetzung dringend erforderlicher Sanierungsmaßnahmen und die zeitgerechte Umsetzung der Projekte des Bundesverkehrswegeplans.

Das Wasserstraßenausbaugesetz sieht umfangreiche Ausbauarbeiten an den Wasserstraßen vor: 24 neue Vorhaben mit einem Finanzvolumen in Höhe von zusammen 6,5 Mrd. Euro wurden in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Diese im gesamten Bundesgebiet verteilten Maßnahmen sind dringend erforderlich, um die

wachsenden Güterverkehre auf der Wasserstraße abwickeln zu können. Durch den Personalmangel im Bereich der WSV werden viele dieser Maßnahmen nicht innerhalb des vorgegebenen Zeitraums realisiert werden können.

Die Einbindung Dritter in die Planung bzw. die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Dritten könnten zu einer erheblichen personellen Entlastung der Verwaltung führen und die Umsetzung der Maßnahmen beschleunigen.

Nach Angaben der Bundesregierung sind für den Bau des Trockendocks für die Torinstandsetzung in Brunsbüttel und den Ersatzneubau der Schleuse Kriegenbrunn PB-Modelle mit Verhandlungsverfahren im verschiedenen Umfang als Pilotprojekte in Vorbereitung. Weitere Projekte im Westdeutschen Kanalnetz und am Neckar sind angedacht. Schleusenprojekte an der Mosel bieten sich hierfür ebenfalls an.

Um bei der Planungs- und Baubeschleunigung möglichst effiziente Ergebnisse erzielen zu können, sollten alle geeigneten Möglichkeiten zur Nutzbarmachung externer Planungskapazitäten geprüft und ggf. in Anspruch genommen werden.

Beispiele aus den Niederlanden im Bereich Wasserstraßen (Schleusenprogramm) oder auch gute Erfahrungen im Straßenbau zeigen, dass z.B. ÖPP-Modelle eine sinnvolle Beschaffungsvariante zur Bewältigung der großen Herausforderungen und zur Entlastung der Personalressourcen und zur Beseitigung des Investitionsstaus im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur sein können.