

## **Bericht**

### **des Landes Schleswig-Holstein**

zur Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 29. November 2022  
(als Video-/Telefon-Schaltkonferenz)

#### **TOP 8      Ausstattung des Bundeshaushalts für Ersatz-, Ausbau- und Instandsetzungsmaßnahmen der Bundeswasserstraßen**

Die Wasserstraßen gehören zu den klima- und umweltfreundlichsten Modalitäten des Gütertransports. Gleichwohl werden seitens der Logistikwirtschaft häufig andere Modalitäten (Straße, Bahn) bevorzugt, so dass eine Attraktivierung des Systems Wasserstraße erforderlich ist.

Nach vielen Jahren der Vernachlässigung von Ausbau und Instandsetzung hat der Bund in der letzten Dekade erkannt, dass er dringend mehr in seine natürlichen und künstlichen Wasserstraßen investieren muss. So wurde beispielsweise für den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ein mehrere Milliarden Euro schweres Ausbaupaket auf den Weg gebracht. Gleichzeitig ist eine sprunghafte Baukostensteigerung zu verzeichnen, die zusätzliche Mittel für die Bundeswasserstraßen erforderlich macht. Statt die Mittel angepasst an die Baukostenentwicklung zu erhöhen, sieht das Bundeskabinett für das Jahr 2023 jedoch eine deutliche Absenkung des Etats für die Bundeswasserstraßen vor.

So soll der Ansatz für Ersatz- und Neubaumaßnahmen von 909 Mio. Euro auf 594 Mio. Euro sinken, so dass bereits jetzt einzelne Investitionen seitens der Bundeswasserstraßenverwaltung gestreckt oder verschoben werden. Durch diese Einsparungen auf Bundesseite wird die Betriebsfähigkeit der Wasserstraßen, allen voran der NOK als wichtigste künstliche Seeschiffahrtsstraße Deutschlands, erheblich gefährdet.

Gleichzeitig wird deutlich, dass Instandhaltungsmaßnahmen über Jahre vernachlässigt wurden. So ist beispielsweise aufgrund von Böschungsinstabilitäten eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit und ein Überholverbot für den NOK avisiert worden. Die

geplanten Ausgaben für die Instandsetzung für alle Wasserstraßen stagnieren jedoch bei unter 300 Mio. Euro p. a.

Die VMK weist seit Jahren sowohl auf die personelle Unterbesetzung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, insbesondere für Instandsetzung und Ausbau der Wasserstraßen hin, als auch auf strukturelle Defizite. Neben stagnierenden Mitteln für die personelle Aufstockung fehlt es an größtmöglichen projektübergreifenden Standardisierungen im Planungs- und Projektmanagement. Für die erfolgreiche Durchführung von Ausbau- und Instandhaltungsmaßnahmen wäre eine Bündelung von Fachkompetenzen, Prozessen, Informationen, Anlaufstellen und Vergaben aber zwingend erforderlich.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan liegt ein allgemein akzeptiertes Instrument für erforderliche Neu- und Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur vor. Wichtig ist es daher, dass die darin formulierten Maßnahmen auch stringent und in einem sinnvollen Zeitrahmen vom Bund verfolgt und umgesetzt werden.