

**Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**  
**redigiertes Wortprotokoll**  
45. Sitzung

**Öffentliche Anhörung**

Berlin, den 29. Juni 2011, 11.00 Uhr  
Sitzungsort: Marie-Elisabeth-Lüders-Haus  
Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1  
Berlin  
Sitzungssaal: 3.101 (Anhörungssaal)

**Vorsitz: Dr. Anton Hofreiter, MdB**

**TAGESORDNUNG:**

**Tagesordnungspunkt 1a** **S. 4**

Antrag der Abgeordneten Uwe Beckmeyer,  
Heinz-Joachim Barchmann, Dr. Hans-Peter Bartels,  
weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Zukunftsfähigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sichern

BT-Drucksache 17/4030

**Tagesordnungspunkt 1b** **S. 4**

Antrag der Abgeordneten Herbert Behrens,  
Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, weiterer  
Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Kein Personalabbau bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung –  
Aufgaben an ökologischer Flusspolitik ausrichten

BT-Drucksache 17/5548

**Tagesordnungspunkt 1c**

**S. 4**

Antrag der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn,  
Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der  
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Neue Netzstruktur für Wasserstraßen präzisieren und die  
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung reformieren

BT-Drucksache 17/5056

**Tagesordnungspunkt 1d**

**S. 4**

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages  
zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Selbstbefassung 17(15)SB-38

**Sachverständigenliste**

**S. 24**

## Mitglieder des Ausschusses

### Ordentliche Mitglieder des Ausschusses

#### **CDU/CSU**

Bilger, Steffen  
Fischer, Dirk  
Götz, Peter  
Holmeier, Karl  
Jarzombek, Thomas  
Kammer, Hans-Werner  
Lange, Ulrich  
Lietz, Matthias  
Ludwig, Daniela  
Schnieder, Patrick  
Sendker, Reinhold  
Storjohann, Gero  
Vogel, Volkmar  
Wichtel, Heinz Peter

#### **SPD**

Bartol, Sören  
Beckmeyer, Uwe  
Burkert, Martin  
Gottschalck, Ulrike  
Groß, Michael Peter  
Hacker, Hans-Joachim  
Herzog, Gustav  
Kumpf, Ute  
Lühmann, Kirsten

#### **FDP**

Döring, Patrick  
Körber, Sebastian  
Luksic, Oliver  
Müller, Petra  
Simmling, Werner  
Staffeldt, Torsten Heiko

#### **DIE LINKE.**

Behrens, Herbert  
Bluhm, Heidrun  
Leidig, Sabine  
Lutze, Thomas

#### **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Herlitzius, Bettina  
Hofreiter, Dr. Anton  
Kühn, Stephan  
Wagner, Daniela

### Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses

Aumer, Peter  
Bellmann, Veronika  
Börnsen, Wolfgang  
Dörflinger, Thomas  
Granold, Ute  
Heiderich, Helmut  
Hübinger, Anette  
Kaufmann, Dr. Stefan  
Koeppen, Jens  
Lach, Günter  
Mayer, Stephan  
Stracke, Stephan  
Vaatz, Arnold  
Wegner, Kai

Brase, Willi  
Groschek, Michael  
Hinz, Petra  
Kahrs, Johannes  
Ortel, Holger  
Paula, Heinz  
Pronold, Florian  
Rossmann, Ernst Dieter  
Schwarzelühr-Sutter, Rita

Deutschmann, Reiner  
Goldmann, Hans-Michael  
Günther, Joachim  
Höferlin, Manuel  
Kamp, Heiner  
Sänger, Björn

Enkelmann, Dr. Dagmar  
Menzner, Dorothee  
Remmers, Ingrid  
Seifert, Dr. Ilja

Ebner, Harald  
Nestle, Ingrid  
Paus, Lisa  
Wilms, Dr. Valerie

Die **Anwesenheitsliste mit den Unterschriften** ist der Urschrift des Protokolls beigefügt.

### Tagesordnungspunkt 1a

Antrag der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Heinz-Joachim Barchmann, Dr. Hans-Peter Bartels, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Zukunftsfähigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sichern

BT-Drucksache 17/4030

### Tagesordnungspunkt 1b

Antrag der Abgeordneten Herbert Behrens, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Kein Personalabbau bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – Aufgaben an ökologischer Flusspolitik ausrichten

BT-Drucksache 17/5548

### Tagesordnungspunkt 1c

Antrag der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Neue Netzstruktur für Wasserstraßen präzisieren und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung reformieren

BT-Drucksache 17/5056

### Tagesordnungspunkt 1d

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Selbstbefassung 17(15)SB-38

**Vorsitzender:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren, liebe Zuschauer auf der Tribüne, mit gewisser Verspätung beginnen wir jetzt. Ich möchte Sie recht herzlich begrüßen. Als Anhörungsgegenstand gibt es eine ganze Reihe von Anträgen von der SPD, DIE LINKE., BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und zwei Berichte des Bundesministeriums. Es geht um die Weiterentwicklung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, um Personalabbau, die Zukunftsfähigkeit und neue Netzstruktur. Als Sachverständige darf ich ganz herzlich begrü-

ßen: Herrn Klaus Heitmann vom Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, Herrn Joachim Koch von der Railistics GmbH, Frau Sigrid Müller von ver.di der Bundesfachgruppe Bundesverkehr- und Straßenbau, Herrn Jens Schwanen vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt, Herrn Torsten Müller vom Fachverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Herrn Patrick Thiele vom Deutschen Industrie- und Handelskammertag und, last but not least, Herrn Weiger vom Bund für Umwelt und Naturschutz. Die Sachverständigen haben ihre schriftlichen Stellungnahmen eingereicht. Die Anhörung soll stattfinden nach dem bei uns üblichen Verfahren. Sie haben 5 Minuten – aber wirklich nur 5 Minuten – Zeit, die wesentlichen, für Sie zentralen Punkte Ihrer Stellungnahme vorzutragen. Dann gibt es eine erste Runde der Fraktionen mit direkten Fragen. Die Abgeordneten haben die Möglichkeit 1 bis 2 Fragen an 1 bis 2 Sachverständige zu stellen und sie antworten dann sofort möglichst kurz, knapp und präzise, damit wir die Zeit wieder reinholen. Damit bitte ich Sie, Herr Heitmann, sofort zu beginnen.

**Klaus Heitmann (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.):** Vielen Dank Herr Vorsitzender, sehr verehrte Damen und Herren, meine schriftliche Stellungnahmen liegt Ihnen vor. In meinem Eingangsstatement möchte ich kurz auf die vom BMVBS vorgeschlagene Kategorisierung der Bundeswasserstraßen eingehen. Die deutschen Seehäfen stehen vor einem dynamischen Mengenwachstum. Nach der Seeverkehrsprognose im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird der Güterumschlag in unseren Seehäfen bis zum Jahre 2025 mit dem Faktor 2,6 auf 760 Millionen Tonnen steigen. Dabei wird der Hinterlandverkehr auf ein Volumen von 450 Millionen Tonnen sich mehr als verdoppeln. Um diese Wachstumschancen der deutschen Seehäfen im Interesse von Wohlstand, Arbeitsplätzen und Steueraufkommen nicht nur in Norddeutschland zu nutzen, müssen die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen bedarfsgerecht ausgebaut werden. Nach dem nationalen Hafenkonzept hat der Ausbau der seewärtigen Zufahrten unserer Seehäfen oberste Priorität. Im Hinterlandverkehr sollen die Seehäfen und die Binnenhäfen vernetzt werden. Die Umsetzung dieser beiden prioritären Maßnahmen des nationalen Hafenkonzepts wird mit der vom BMVBS als ein neues strategisches Konzept vorgeschlagenen Kategorisierung der Netzstruktur der Bundeswasserstraßen jedoch in Frage gestellt. Der Vorschlag hätte zur Folge, dass nur ein Teil unserer seewärtigen Zufahrten als Vorrang Wasserstraßen ausgewiesen werden. Nur auf diesen Wasser-

straßen wären Ausbaumaßnahmen zur Anpassung der Fahrinne an die Schiffsgrößenentwicklung möglich. Alle übrigen seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen würden als Hauptwasserstraßen oder sonstige Wasserstraßen kategorisiert, die für künftige Ausbaumaßnahmen nicht mehr in Betracht kämen. Für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist ihre seewärtige Erreichbarkeit jedoch von entscheidender Bedeutung. Wir halten es daher für dringend erforderlich, alle seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen auf Dauer in die Kategorie Vorrangwasserstraßen aufzunehmen. Die deutschen See- und Binnenhäfen sind die Verkehrsknotenpunkte im Netz der Bundeswasserstraßen. Der Transport auf den Wasserstraßen beginnt oder endet in den Häfen. Verbindet man die einzelnen Knotenpunkte, so ergibt sich das erforderliche Netz der Binnenwasserstraßen. Dieses Netz muss gestärkt und nicht geschwächt oder beseitigt werden. Die Binnenwasserstraßen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen sollen jedoch allenfalls dem Haupt- und Ergänzungsnetz angehören. Wesentliche Bereiche werden sogar nur dem Neben- und Randnetz zugeordnet. Ausbaumaßnahmen im Wasserstraßennetz des Hinterlandverkehrs unserer Seehäfen sollen damit nicht mehr möglich sein, bestenfalls Optimierungen oder Bestandserhaltung. Dagegen wird der wasserseitige Hinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen dem Vorrangnetz zugeordnet und sein beschleunigter Ausbau in Aussicht gestellt. Als Kriterien für die geplante Kategorisierung der Wasserstraßen sollen ausschließlich beförderte Gütermengen herangezogen werden. Dieses Kriterium ist allein jedoch nicht geeignet, die vorhandenen Mittel bedarfs- und zeitgerecht auf prioritäre Projekte zu konzentrieren. Die einzelnen Güterarten haben unterschiedliche Auswirkungen auf Wertschöpfung und Arbeitsplätze. Außerdem müssen die Entwicklungsmöglichkeiten von Standorten und ihre regionale und volkswirtschaftliche Bedeutung berücksichtigt werden.

Bisheriges Kriterium für den Ausbau der Bundeswasserstraßen ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis der einzelnen Projekte. Dabei werden auch Umweltaspekte berücksichtigt. Diese Betrachtungen müssen auch weiterhin für die Auswahl der Projekte von entscheidender Bedeutung sein. Wir halten es daher auch weiterhin für notwendig, die gesamtwirtschaftliche Bedeutung eines Projektes als ein entscheidendes Auswahlkriterium heranzuziehen. Der Maßstab für die Vorrangwasserstraßen im Küstenbereich, nämlich mindestens 50 Millionen Tonnen, ist gegenüber dem Maßstab des Vorrangnetzes der Binnenwasserstraßen – nämlich mindestens 10 Millionen Tonnen – unausgewogen. Bei der

Definition der einzelnen Kategorien sollten Wasserstraßen im Küstenbereich jedoch nicht schlechter gestellt werden als Binnenwasserstraßen. Zusammenfassend möchte ich darauf hinweisen, dass wir Verständnis für eine Priorisierung der Investitionsmaßnahmen vor dem Hintergrund der notwendigen Haushaltskonsolidierung haben. Die Kriterien für diese Priorisierungen müssen allerdings ausgewogen sein, gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtigen sowie im Einklang mit dem nationalen Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen stehen. Die Konzentration auf prioritäre Maßnahmen muss dann aber auch tatsächlich zu ihrer bedarfs- und zeitgerechten Realisierung führen. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Als Nächster Herr Dr. Joachim Koch von Railistics GmbH.

**Dr. Joachim Koch (Railistics GmbH):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung plant die Kriterien für den Ausbau und Instandhaltung der Bundeswasserstraßen zu überarbeiten. Das Verkehrsaufkommen soll primär als Entscheidungskriterium entsprechend herangezogen werden. Das Land Niedersachsen hat uns im März dieses Jahres beauftragt, zu prüfen, welche Kriterien über die hinausgehend, die gegenwärtig bekannt sind, noch möglich sind, um diese Methodik in Bezug auf Wirtschaftskraft, Wertschöpfungsbezug und Netzcharakter zu untersuchen. Das haben wir getan. Netzfunktion, volkswirtschaftliche Wertschöpfung und Erreichbarkeit sind im Grunde dann als wichtige Kriterien herausgekommen, die es gilt, in die Methodik einzuflechten und dort fest zu verankern. Die Untersuchung die wir durchgeführt haben, hat das Ziel gehabt, Vorschläge zur Bewertung der Bundeswasserstraßen zu entwickeln und mit dem Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ und dem nationalen Hafenkonzept entsprechend abzustimmen. Wir haben definiert, dass das Netz im Norden – also Niedersachsen betreffend und entsprechende angrenzende Bundesländer mit Wirtschaftszentren – entsprechend untersucht wurde. Das heißt, wir haben Wirtschaftszentren definiert nach verschiedenen Kriterien. Wir haben, ausgehend von diesen Wirtschaftszentren, die verschiedenen Kriterien, die Werte für die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im produzierenden Gewerbe, die Jahresumsätze im verarbeitenden Gewerbe, als Grundlagendaten herangezogen. Das heißt, wir haben die Methodik, die Sie entwickelt haben, im Rahmen der Aktivitäten der Vorschläge zur der Reformierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht komplett verändert, sondern in Bezug auf die Wirtschaftskraft, die Wertschöpfung, die Netz-

funktion und Erreichbarkeit aufgewertet und ergänzt haben. Herausgekommen ist ein System von Abschnitten auf den jeweiligen Wasserstraßen, das ganz klar Wirtschaftskraft, Wertschöpfung, Zukunftspotenziale und Ideen einbezieht. Und zwar, hier ausdrücklich gesagt, sowohl für den kombinierten Verkehr als auch für den konventionellen Verkehr, sodass man hier die wichtigsten Bereiche, die für die Wasserstraßen gelten, auch in der Zukunft drin hat. Das Ganze ist geschehen durch eine so genannte Clusterbildung, das heißt, man hat eine Methodik entwickelt, die es ganz einfach auch in der Zukunft rechtfertigt, noch weitere Kriterien in diese wirtschaftlichen Aktivitäten hineinzubringen. Man kann die Cluster auch mit anderen Kriterien versehen, sodass man Möglichkeiten hat, diese Methodik auch in Bezug auf andere Aktivitäten zu vervollständigen. Wir haben dann auf einzelnen Streckenabschnitten die Wirtschaftskraft mit den Potenzialen versehen, die dort im Seehafenhinterlandverkehr von den entsprechenden Verflechtungsmatrixen von 2004 auf 2025 prognostiziert werden. Im Endergebnis haben wir ein sehr engmaschiges Netz für den Norden der Bundesrepublik herausgearbeitet. Im Süden der Bundesrepublik haben wir eine auf den Rhein ausgerichtete Baumstruktur, die weite Bereiche unerschlossen lässt und eine ganz andere Sichtweise rechtfertigt. Wir haben erkannt, dass letztlich hier ein Bedarf besteht dies auch auf andere Bundesländer auszuweiten. Das heißt nicht nur Niedersachsen und angrenzende Bundesländer entsprechend zu betrachten, sondern auch das Ganze auf die anderen – auch südlich gelegenen Bundesländern – auszuweiten. Aus dem Grund hatten wir letzten Mittwoch eine Sitzung, bei der recht viele Bundesländer teilgenommen und auch einen Konsens gefunden haben. Ich denke es wird eine Bereicherung der Methodik sein. Ich denke, es wird auch eine ganz große Aufgabe sein, hier diese gesamte Matrix für alle Flüsse in Deutschland herauszuarbeiten. Dieser Aufgabe würden wir uns gerne stellen. Ich bin gespannt auf die Diskussion gleich und auf Ihre Fragen zu dieser Vorgehensweise. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Koch. Frau Müller!

**Sigrid Müller (ver.di Bundesfachgruppe Bundesverkehrs- und Straßenbauverwaltung):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, wir haben uns in ver.di nicht alleine mit der Netzkategorisierung befasst, sondern wir haben wir uns mehr zu einem Gesamtstatement entschlossen. Bevor ich dieses abgebe, möchte ich Ihnen als Vertreterin der Gewerkschaft ver.di ganz kurz einen Ausschnitt aus der Lage der Basis geben: Ich

war zuletzt auf einer Personalversammlung bei einem Wasser- und Schifffahrtsamt und da finden Sie jetzt nachfolgend Diskussionsausschnitte. Das geht los mit der Frage: Zurück zu den Kernaufgaben? Da sind wir doch schon lange und müssen uns bei diesen Tag für Tag die Frage stellen: Welche von diesen sicherheitsrelevanten hoheitlichen Aufgaben, Aufgabenkatalogen und Vorschriften können wir noch erledigen und abarbeiten? Heraus kommt dabei nie mehr als eine 60%ige Lösung, mit der niemand zufrieden ist und die uns jeden Tag in den Konflikt der möglichen Verursachung von Personen- und/oder Sachschäden führt. Unser Personalabbau übertrifft die Einsparquote um das Vielfache. Wir können weder die Aufgaben selber erledigen noch vergeben – was ja oft noch mehr Personal braucht. Diese Situation ist hausgemacht. Sie wird zum Beispiel dadurch gefördert, dass plötzlich und unerwartet Beschäftigte in Rente gehen, gleichzeitig werden junge Menschen, die von uns gut ausgebildet sind, in die Arbeitslosigkeit entlassen. Im Außenbezirk schreiben wir dann einen Bericht ans Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA). Das WSA schreibt einen Bericht an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD). Die WSD schreibt einen Bericht an das Ministerium und heraus kommt: Helft euch selbst! Gleichzeitig erfahren wir, dass Zeit und Geld für immer neue Gutachten in Millionenhöhe investiert werden. Wir verwalten nur noch Not und Elend und sehen weit und breit keine Unterstützung, auch nicht von der Politik. Das war ein kurzer Ausschnitt aus einer Diskussion aus einer Personalversammlung.

Einen ähnlichen Lagebericht finden Sie bundesweit auch von vielen anderen Beschäftigten. Dieser Lage bzw. dieser „Misslage“ wird nicht allein durch Netzkategorisierung abgeholfen, denn Betrieb- und Unterhaltungspflichten bleiben auch bei Steigerung der Vergabe verbunden mit Personalabbau und Umbau. Denn Vergabe bindet mindestens gleichviel Personal wie Eigenleistungen. Erst recht wird diese Lage nicht verbessert durch Zusammenlegung von Außenbezirken und Bauhöfen von Ämtern. Hier wird nur Hunger mit Elend zusammengelegt. Die zu unterhaltende und zu betreibende Wasserstraße bleibt – mit ihrer ganzen Länge und Breite und all ihren Ansprüchen. Mit Verbesserungen bzw. Erhalt der Leistungs- und Zukunftsfähigkeit der WSV befasst sich ver.di seit langem, d. h. insbesondere unsere ehrenamtlichen Kolleginnen und Kollegen aus der WSV. Wir stehen zu den beiden „Gemeinsamen Vereinbarungen“ mit dem BMVBS aus den Jahren 2001 und 2005. Schwerpunkte unserer aktuellen Erarbeitungen sind, dass die WSV als Durchführungsverwaltung erhalten bleibt. Grund dafür ist nicht allein die Sorge um Arbeits- und Ausbildungsplätze,

die eigentlich schon ausreichen würde, sondern auch die Erfahrungen, die vor Ort mit der Vergabe gemacht worden sind: Hohe Kosten, hoher Personalaufwand und oft qualitativ zu bemängelnde Ergebnisse. Unbestritten ist dabei, dass immer Leistungen vergeben werden und vergeben worden sind, wo zum Beispiel Spezialgeräte, die selten gebraucht, oder Spezialknow-how für Arbeiten, die selten verrichtet werden, benötigt werden und sich die Anschaffung einer eigenen Ausstattung nicht lohnt. Die Beschäftigten bemängeln hier auch Leistungen von privaten Anbietern, die dafür schon lange auf dem Markt zur Verfügung stehen.

Ein weiterer Schwerpunkt ist, dass die WSV vor Ort, das heißt regional mit ihren Ämtern, Außenbezirken und Bauhöfen, vertreten bleibt. Wasserstraßen lassen sich nicht standardisieren. Hier sind vielfach regionale Fachkenntnisse erforderlich. Diese zu erhalten, ist für eine gute Leistung der WSV unverzichtbar.

Ein ganz großes Anliegen aller ist, dass die Ausbildung in Zahl der Ausbildungsplätze und in der Qualität der Ausbildung, auf die die WSV bzw. das Ministerium wirklich stolz sein kann, erhalten bleibt. Ganz besonders wichtig ist, dass transparente Entscheidungswege und eine professionelle Leitungskultur für die WSV geschaffen werden. Erste und wichtigste Voraussetzung für eine erfolgreiche Reform der WSV ist ein beteiligungsorientiertes, transparentes und demokratisches Verfahren. Nicht nur, dass ein solches Verfahren das hohe Misstrauen, das die Beschäftigten ihrem Ministerium entgegen bringen, wenigstens verringert. Ein solches Verfahren macht die Nutzung der hohen Fachkompetenz und des riesigen Erfahrungsschatzes der Kolleginnen und Kollegen vor Ort möglich. Dies zu nutzen ist unserer Überzeugung nach unverzichtbar. Und genau dieser gleiche Ansatz gilt nach der Überzeugung von ver.di auch für die Netzkategorisierung. Nachdem die ersten Entwürfe einer Netzkategorisierung – diese bunten Karten des Ministeriums – veröffentlicht wurden, sind auch bei uns viele Proteste von betroffenen Verbänden aus Wirtschaft, Sport, Freizeit und Tourismus eingegangen. Beachtlich sind auch die Proteste der Länder und vieler Kommunen. Auch unserer Überzeugung nach ist eine Kategorisierung mit dem einzigen Kriterium „Gütertransportmenge“, also Tonnagen, völlig ungenügend – egal wie dann die Kategorisierung gestaltet wird. Die künftigen Erhaltungs- und/oder Ausbaumaßnahmen allein von dem Kriterium der Gütertransportmenge abhängig zu machen verursacht die Gefahr, dass die Wasserstraßen als Verkehrswege und ökologisches Gesamtsystem irreparabel geschädigt werden. Dies würde nicht nur die ökologische, sondern

auch die wasserwirtschaftliche Funktion der Wasserstraßen nachhaltig beeinträchtigen und zukünftig die Verlagerung von Gütertransport auf Wasserstraßen in vielen Regionen unmöglich machen, mit negativen Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung und die Arbeitsplätze in der Region. Dazu hören wir ja auch heute noch viele Beiträge und viel Sachverstand. In diesem Sinne ist das wichtigste Anliegen von ver.di: Wir plädieren mit Blick auf die künftigen Kompetenzen, die Aufgaben und die Organisationsstruktur für konsensorientierte Lösungen und enge, transparente und demokratische Einbeziehung aller Betroffenen und Beteiligten und Kooperation statt Zuarbeit zu einem Ministerium. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Frau Müller. Nun Herr Torsten Müller vom Fachverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung!

**Torsten Müller (Fachverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, in den nächsten Jahren fehlen für die Bundeswasserstraßen voraussichtliche Investitionsmittel in Höhe von ca. 500 Millionen Euro pro Jahr. Dies führt bereits heute an vielen Stätten des Netzes zu Einschränkungen des Schiffsverkehrs mit Folgen für die wirtschaftliche Befahrbarkeit. Diese Entwicklung wird sich – nach unserer Einschätzung – noch verschärfen, wenn man das hohe Alter des Anlagenbestandes in der WSV berücksichtigt. Dennoch ist aus Sicht des FWSV die Beschränkung allein auf dem Parameter Ladungstonne nicht zukunftsfähig. Eine Tonne Ladung hat eine durchaus unterschiedliche Wertschöpfung. Dies gilt insbesondere auch für die zunehmenden hochwertigen Containerverkehre. Um die unterschiedlichen wirtschaftlichen Verkehre transparent zu erfassen und zu bewerten, schlagen wir vor, auch den Wert der transportierten Güter, die Wertschöpfungsketten sowie die Transportketten zu berücksichtigen.

In den See- und Binnenhäfen sowie den Werften wird der volkswirtschaftliche Nutzen erwirtschaftet. Wir schlagen daher vor, den Ansatz des BMVBS und die Bedeutung der See- und Binnenhäfen als Knotenpunkte im Netz der Bundeswasserstraßen zu erweitern. Dies sollte dann zusammen mit einer Verringerung der Anzahl der Wasserstraßenkategorien in ein Hauptnetz und ein Ergänzungsnetz umgesetzt werden. Weiter schlagen wir vor, die Einnahmen von ca. 80 Millionen Euro pro Jahr aus den Schifffahrts- und Befahrungsabgaben, die bereits heute eingenommen werden aus den Bundeswasserstraßen, unmittelbar dem System Schiff/Wasserstraße auch wieder für Ausbaumaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Die Beschäftigten der WSV sind das beste und verlässlichste Kapital der

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Sie bringen sich in die tägliche Aufgabenerledigung qualifiziert und engagiert ein. Die fachgerechte Weiterentwicklung der Bundeswasserstraßen für Schifffahrt, Wirtschaft und Häfen steht dabei immer im Mittelpunkt der Tätigkeit. Auch Diskussionen um eine transparente Fortentwicklung der WSV haben die Beschäftigten und ihre Personalvertretungen bislang nicht gescheut. Die WSV hat sich weiterentwickelt durch Anpassung der inneren Organisationsstrukturen, durch neue Konzepte für die schwimmenden Fahrzeuge und Bauhöfe, mit entsprechenden Stelleneinsparungen, durch erhebliche Steigerung der Vergabeleistung an qualifizierte Dritte, insbesondere auch im Bereich der Ingenieurleistungen, durch Schleusenautomatisierung inklusive Fernbedienung. Und auch im Rahmen des Regierungsprogramms zur Einrichtung von Dienstleistungszentren für die mittelbaren Verwaltungsaufgaben hat man entsprechende Stelleneinsparung geleistet. Die WSV leistet insgesamt mit ihren Beschäftigten umfassende Aufgaben der Daseinsvorsorge und Sicherheit. Die Nutzer der Bundeswasserstraßen erhalten dabei die Dienstleistung aus einer Hand: Verkehr und Weg. Die bestehende regionale und örtliche Struktur der WSV hat sich vor dem Hintergrund dieser umfassenden Zuständigkeit für das System Schiff/Wasserweg bewährt und sollte unseres Erachtens daher beibehalten und gestärkt werden.

Verwundert hat uns allerdings, dass das BMVBS mit der für die WSV zuständigen Abteilung in der Betrachtung der künftigen Struktur fehlt. Keinesfalls sollte allerdings vor Abschluss einer umfassenden Aufgabenkritik, einer Geschäftsprozessoptimierung und einer Personalbedarfsermittlung die bewährte und in das Gesamtsystem der See- und Binnenschifffahrt einbezogene Struktur der WSV vorausgreifend verändert werden. Mit der Stelleneinsparung bis 2010 – weit über 3.100 Stellen insgesamt – hat die WSV ihren Beitrag auch zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes geleistet. Mit dem heutigen Stellenbestand ist die WSV unter dem Bestand vor der Wiedervereinigung gesunken. Dabei sind neue Aufgaben hinzugekommen, wie die Umsetzung der FFH-Richtlinie und die ökologische Durchgängigkeit von Stau- und Wehranlagen. Die Aussagen des Berichtes des BMVBS, dass aus der Reform der WSV keine zusätzlichen Stelleneinsparungen mehr generiert werden können, können wir daher voll teilen. Allerdings benötigt die WSV für ihre Fachaufgaben gut ausgebildete Spezialisten – dazu findet man in den Berichten nichts. Insbesondere in den technischen und nautischen Berufen herrscht bereits heute ein bekannter Fachkräftemangel. Erschwerend hinzu kommt der demographische

Wandel, der ganz besonders den öffentlichen Dienst noch zusätzlich treffen wird. Wir schlagen daher vor, in einem ersten Schritt Ingenieure und Nautiker bereits vor Aufnahme des entsprechenden Studiums einzustellen und zu besolden bzw. tariflich zu bezahlen. In diesem Zusammenhang empfehlen wir auch, verstärkt auf das in den technischen Berufen weitgehend noch ungenutzte Potenzial junger Frauen bereits in der schulischen Ausbildung zu setzen. Weiter empfehlen wir die Weiterqualifizierungsmaßnahmen mit den Personalräten konsequent fortzuentwickeln und auch die hohe Anzahl an Ausbildungsplätzen, die die WSV in den Regionen zur Verfügung stellt, beizubehalten und auszubauen. Wir raten dazu, Personalentwicklungskonzepte, die es bisher nur für den höheren Dienst gibt, für alle Laufbahnen mit den Personalvertretungen zu entwerfen und einzuführen und mit den Beschäftigten umzusetzen. Für die Fall, dass die Berichte des Ministeriums eines Tages umgesetzt werden, muss noch etwas genaueres zur sozialverträglichen Umsetzung gesagt werden. Die sozialverträgliche Umsetzung muss für die Beschäftigten rechtsverbindlich und verlässlich gestaltet werden, das heißt, es müssen entsprechende tarifvertragliche Regelungen geschaffen und für die Beamtinnen und Beamten müssen diese Dinge in entsprechende Rechtsnorm umgesetzt werden. Dankeschön!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Müller. Herr Schwanen!

**Jens Schwanen (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Bundestagsabgeordnete, vielen Dank für die Einladung, heute vor Ihnen im Rahmen dieser Anhörung sprechen zu dürfen. Die schriftliche Stellungnahme des BDB liegt Ihnen ebenso vor wie ein Schreiben des BDB an Sie, mit Datum vom 3. Februar 2011, wo wir bereits eine erste Einschätzung zu den Absichten, die WSV-Reform durchzuführen und dabei das Netz neu zu kategorisieren, vorgelegt haben.

Ich möchte mich auf folgende Kernpunkte konzentrieren: Ich beginne mit der Netzstrukturierung. Es ist auch in unseren Augen richtig, dass Investitionen in die Infrastruktur – und damit meine ich die Infrastruktur sämtlicher Verkehrsträger – dort getätigt werden, wo der verkehrliche Bedarf am höchsten, der volkswirtschaftliche Nutzen am größten und aufgrund jahrelanger Unterfinanzierung die Erhaltungsnotwendigkeit am dringendsten ist. Einer in diesem Sinne definierten Prioritätensetzung ist zuzustimmen. Das ist allerdings nicht neu, sondern entspricht zumindest im Bereich des Wasserstraßensystems



seit Jahren der Üblichkeit, wie man bereits im Investitionsrahmenplan für die Jahre 2007 bis 2010 nachlesen kann. 80 Prozent der Investitionen dienen dem Erhalt der Flüsse und Kanäle. Kernproblem im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur ist – nach unserer Auffassung – die jahrzehntelange Unterfinanzierung. Erhaltungsmaßnahmen und Ausbaumaßnahmen kosteten und kosten auch heute noch mehr Geld als im Etat zur Verfügung steht. Das Bundesverkehrsministerium spricht im ersten Bericht für den Haushaltsausschuss von einem Jahresfehlbetrag von einer halben Milliarde Euro und zwar basierend auf dem vergleichsweise hohen Etatansatz von derzeit rund 830 Millionen Euro. Entstanden ist das Defizit durch den schlechten Erhaltungszustand der Bauwerke an den Wasserstraßen und die daraus resultierenden hohen Extra-Ersatzinvestitionen und die explodierenden Baukosten. Das Bundesverkehrsministerium stellt in seinem ersten Bericht selber fest, dass diese Infrastruktur für die verladende Wirtschaft zunehmend unlukrativ ist. Verschärft wird das Problem der Unterfinanzierung durch zusätzliche Aufgaben der WSV. Ich nenne hier nur beispielhaft die Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie, den ISPS-Code und das komplexe europäische Vergaberecht, ohne dass die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel deshalb in den letzten Jahren spürbar erhöht worden wären. Seltsamerweise geben die Berichte des Bundesverkehrsministeriums aber keinen Hinweis darauf, ob und wie eine Mehrung der Einnahmen möglich wäre, um diesem Defizit zu begegnen. Es wird der lapidare Hinweis gegeben, dass mehr Mittel nicht zu erzielen sind. Das mag im Hinblick auf die reinen Bundesmittel, d.h. Steuermittel, vielleicht so sein, wenn aber sämtliche Nutzer der Wasserstraßeninfrastruktur – und das ist nicht nur die gewerbliche Binnenschifffahrt – konsequent in die Finanzierung einbezogen würden, ließen sich durchaus zusätzliche Einnahmen erzielen. Darauf hatten Sie, sehr geehrter Herr Vorsitzender, ja in einer Unterlage, die bei Ihnen auf der Webseite zu finden ist, auch schon einmal hingewiesen. Die Schifffahrt zahlt bereits heute, mit Ausnahme der drei internationalen Magistralen Rhein, Donau und Elbe, wo internationale Abkommen im Wege stehen, Schifffahrtsabgaben. Leider gehen auch die drei Anträge der Oppositionsfraktionen auf die Möglichkeiten alternativer zusätzlicher Finanzierungsformen nicht ein. Bevor das Bundesverkehrsministerium eine erhebliche und in deren Augen nicht behebbare Unterfinanzierung feststellt und daraus eine Kategorisierung ableitet, die insbesondere in der Mitte und im Osten Deutschlands, aber auch zum Beispiel in Baden Württemberg, einen de facto endgültigen Ausbaustopp zur Folge hat, sollten doch zunächst alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, Ein-

nahmen zu erzielen. Das mag ordnungspolitisch unbequem sein, etwa im Hinblick auf die Sportboot- und Freizeitschifffahrt oder im Hinblick auf die Nutzung der deutschen Seewasserstraßen, wer aber in geschlossenen Finanzierungskreisläufen denkt und hierin die Zukunft der Verkehrspolitik sieht, wird sich dieser unbequemen, öffentlich bisher nicht geführten Debatte kaum verschließen können.

Es ist zuzugeben, dass sämtliche Landverkehrsträger unter einer erheblichen Unterfinanzierung leiden. Auch das ist nicht neu, sondern wurde bereits vor über 10 Jahren von der so genannten Pällmann-Kommission festgestellt. Deshalb kann es sinnvoll sein, eine überarbeitete Bewertungsmethodik für den nächsten Bundesverkehrswegeplan, angekündigt für das Jahr 2015, zu erarbeiten. Allerdings ist für mich nicht nachvollziehbar, weshalb das Bundesverkehrsministerium für den Bereich der Bundeswasserstraßen nun einen in der wissenschaftlichen Vorgehensweise zumindest zweifelhaften Vordringlichkeit auf diese Arbeit startet. Quasi über Nacht werden Wasserstraßenprojekte aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes – Stichwort: Saalekanal – zur Makulatur und erleben den Absturz von großer Vordringlichkeit in die Bedeutungslosigkeit. Angekündigte Ausbaumaßnahmen werden auf der Grundlage von nicht veröffentlichten Güterverkehrsprognosen, deren Qualität und Richtigkeit Sie, die weiteren Experten und ich nicht überprüfen können, nicht realisiert. Die beförderte Gütermenge wird als Bezugsgröße für das Ob eines Ausbaus gewählt. 10, 5, 3 bzw. 1 Millionen Tonnen pro Jahr werden als Abgrenzungskriterium angesetzt. Einen wissenschaftlichen Nachweis für diese Zahlen und damit für die Abgrenzung bleibt das Ministerium in den bisher vorgelegten Unterlagen leider schuldig. Der Wert und die Art des transportierten Gutes – Stichwort: übergroßes Stückgut – bleiben bei dieser Vorgehensweise ebenso außen vor, wie der Umstand, dass auch kleinere Wasserstraßen ländliche Räume verknüpfen und dadurch eine Bedeutung haben, die mit einer reinen Tonnagebetrachtung kaum erfasst werden kann. Das hat unisono Kritik erfahren. Hierzu verweise ich auf die schriftliche Stellungnahme und erlaube mir hier in der Anhörung nur die Frage: Wo bei dieser einseitigen Betrachtung eigentlich die Tagesausflugs- und die Kabinenschifffahrt bleibt, die pro Jahr über 17 Millionen Fahrgäste auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert? Dieser erhebliche Tourismus und damit Wirtschaftsfaktor taucht in den Unterlagen des Bundesverkehrsministeriums bisher gar nicht auf. Es wäre schön gewesen, wenn das Ministerium in einer Unterlage dargelegt hätte, wie in den nicht weiter ausgebauten Regionen in 30

oder 40 Jahren Gütertransport mit dem Binnenschiff überhaupt noch erfolgen soll. Ob und wie Straßen und Schiene das prognostizierte Wachstum in diesen Regionen aufnehmen soll.

Mein Vorschlag wäre, man sollte die gesamten vorgetragenen Bedenken durchaus berücksichtigen und gewichten, aber das Ganze für den Bundesverkehrswegeplan 2015 vorbehalten und dann auch Gremien entsprechend beteiligen. Das wäre mein Wunsch. Ebenso wie der Wunsch nach einem Wasserstraßenausbaugesetz, was es für die Fernstraße und die Schiene bereits gibt, was zumindest in einem kleinen Bereich doch Planungssicherheit schaffen könnte. Wenn Sie mir gestatten, würde ich gerne einen Satz noch zu der eigentlichen Reform der Verwaltung selber sagen, Herr Vorsitzender. Ob der Umbau der Verwaltung von einer Durchführungs- in eine Gewährleistungsverwaltung tatsächlich sinnvoll d.h. effektivitätssteigernd ist, kann ich zurzeit nicht beurteilen. Hier hat aber der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann einen richtigen und, wie ich meine, wichtigen Hinweis gegeben: Eine Reform macht nur Sinn, wenn am Ende etwas Besseres dabei herauskommt, als es zurzeit gegeben ist. Aus der Sicht des Binnenschiffahrtsgewerbes gibt es am bisherigen Verwaltungsaufbau nichts zu beklagen. Der BDB pflegt in alle hierarchische Instanzen – angefangen beim einzelnen Amt über die Wasser- und Schifffahrtsdirektion bis hin zum Ministerium als Aufsichtsbehörde – ein ebenso konstruktives wie vertrauensvolles Miteinander. Aber nichts ist so gut, dass man es nicht noch besser machen könnte. Da fehlt mir allerdings bei den bisher vorliegenden Informationen im Moment der Glaube. Weil - wenn ich lese, dass die WSV aus der Fläche zurückgezogen werden soll und dann bei unvorhergesehenen Sperrungen womöglich mit noch längeren Rüstzeiten gerechnet werden muss als das Gewerbe heute schon mit zu rechnen hat, dann wäre das für uns mit Sicherheit unzumutbar, weil die Baufähigkeit der Anlagen hat bereits heute Sperrzeiten zur Folge, die das Gewerbe massiv belasten. Im Übrigen auch die verladende Wirtschaft. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Herr Thiel, Ihr Beitrag bitte.

**Dr. Patrick Thiele (Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V.):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Bundestagsabgeordnete, herzlichen Dank, dass ich die Gelegenheit habe, für den DIHK unsere Position darzustellen. Das Thema, was wir heute besprechen, gliedert sich eigentlich in zwei Bereiche. Das ist einmal die Weiterentwicklung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und zum

anderen die künftige Wasserstraßenpolitik. Zur Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, ich denke, das sollte man vom Ergebnis her betrachten. Die Wirtschaft erwartet eine leistungsfähige und eine effiziente Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und d.h. eben auch, dass man historisch gewachsene Strukturen an veränderte Rahmenbedingungen anpassen muss. Fachpersonal muss dort eingesetzt werden, wo Bedarf besteht und auf jeden Fall muss sichergestellt werden, dass Unterhaltungsmaßnahmen nicht möglicherweise an fehlenden personellen Ressourcen scheitern. Der Bundesrechnungshof hat einmal die Frage des „Make or buy“ aufgeworfen. Diese muss man sich auch stellen. Was muss eine Wasser- und Schifffahrtsdirektion selber machen? Was kann sie am Markt an Leistungen einkaufen. Letztlich ist für uns entscheidend, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gut arbeitet, das ist eigentlich der springende Punkt für uns.

Zur künftigen Wasserstraßenpolitik: Eines haben die Veröffentlichungen der letzten Wochen und Monate ganz deutlich gezeigt, es wird zu wenig in die Wasserstraßen investiert. Wir haben jetzt alle deutlich gesehen, es gibt 500 Millionen Euro, die wir jedes Jahr mehr in die Wasserstraßen stecken müssten, die nicht zur Verfügung stehen und das hat Konsequenzen: Der bauliche Zustand des Wasserstraßennetzes ist unzureichend, viele Anlagen haben ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer längst überschritten, wir haben Kapazitätsengpässe und viele Wasserstraßen sind auch längst nicht an die heute gängigen Schiffstypen angepasst worden. Die Wasserstraßen sind damit in einer ähnlich schwierigen Lage, wie auch Straße und Schiene. Auch hier haben wir einen schleichenden Substanzverfall und zunehmende Kapazitätsengpässe zu beklagen, was wir bedauern. Es gibt bisher also keine wirkliche Investitionsstrategie, so dass man sagt: Was brauchen wir? Wo besteht Bedarf? Warum muss ein Projekt durchgeführt werden und warum nicht? Und wenn wir uns bei den Wasserstraßen auch mal anschauen, wenn Schleusen weit über die vorgesehene Nutzungsdauer eingesetzt ihren Dienst tun müssen, dann kann von einer Lebenszykluskostenminimierung, von einer vernünftigen Erhaltungsstrategie, keine Rede sein. Insofern besteht Handlungsbedarf.

Bei den Wasserstraßen kommt noch hinzu, wir haben jetzt das Weißbuch aus Brüssel, da kann man drüber klagen – das tun wir auch als DIHK –, aber da steht unter anderem drin, wir wollen die CO<sub>2</sub>-Emission des Verkehrs reduzieren. So, wie machen wir das? Der Verkehr wird weiter wachsen, d.h. wir müssen auch auf das Binnenschiff setzen. Das Binnenschiff hat große

Kapazitätsreserven. Das heißt für uns: diese Kapazitätsreserven muss man sich erschließen. Jetzt haben wir aber das Problem mit der Haushaltslage. Die Haushaltslage ist schwierig und wir gehen davon aus, dass sie auch in den nächsten Jahren schwierig bleiben wird, d.h. das Volumen wird hinter dem zurückbleiben, was wir eigentlich benötigen um die Wasserstraßen für die Zukunft fit zu machen. Und das heißt für uns – durchaus auch schweren Herzens – wir müssen als „second best“ Lösung akzeptieren, dass die knappen Mittel dort prioritär eingesetzt werden, wo eben der verkehrliche Nutzen am größten ist. Ganz klar ist, eine Priorisierung wird zur Folge haben, dass bei bestimmten Wasserstraßen auf unabsehbarer Zeit kein Ausbau erfolgen oder möglicherweise sogar eine Wasserstraße irgendwann einmal entwidmet wird. Ich bekomme sehr viele Anfragen von IHKn. Sehr viele Kammern in der Region haben Angst um ihre Wasserstraßen. Wasserstraßen sind dort ein wichtiger Standortfaktor, ob für die Montanindustrie, für die chemische Industrie, die Hersteller von Windkraftanlagen oder auch für den Tourismus. Sollten Wasserstraßen nicht ausgebaut werden, hat das Auswirkungen auf die Investitionsentscheidung von Unternehmen und damit auch auf die Entwicklung der Region. Was also tun? Wenn man priorisieren, wenn man kategorisieren muss, dann sollte man es sachgerecht tun. Und man muss die Sorgen und Bedenken die bestehen ernst nehmen und deshalb sollte man folgende Punkte beachten: Wir haben einen andauernden Streit um die Methodik. Sind die Tonnen nun gerechtfertigt? Sollten es bewertete Tonnen sein? Sollte es die Nettoraumzahl sein? Diese Fragen sollte man abschließend gutachterlich klären, damit hier ein für allemal Klarheit besteht und das nicht diese Diskussion losgeht: Ja, wenn man aber eine andere Maßzahl genommen hätte, dann wäre die Wasserstraße ganz anders eingruppiert worden.

Schließlich ist es wichtig, dass eine Kategorisierung flexibel gehandhabt wird. Das Ganze darf nicht in Stein gemeißelt sein. Verkehrliche Rahmenbedingungen verändern sich, d.h. eine Wasserstraße kann auch mal wieder hochgestuft werden, wenn zum Beispiel ein Investor sagt, ich möchte dort eine große Anlage bauen, ich werde dort sehr viel mit dem Binnenschiff transportieren. Schließlich muss Klarheit bestehen, welche künftigen Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen konkret möglich sind. Es gibt inzwischen einschlägige Unterlagen, aber trotzdem gibt es immer noch Unsicherheit, was nun wirklich bei einer Wasserstraße gemacht werden kann. Ist eine Verlängerung einer bestehenden Schleusenammer bei einer Wasserstraße noch möglich oder nicht? Das sind Fragen, die die Leute in

der Region sehr bewegen. Wichtig auch für uns, man sollte möglichst keine irreversiblen Fakten schaffen, d.h. es sollte immer noch möglich sein eine Wasserstraße wieder aufzustufen und nicht Fakten schaffen, dass das ein für alle mal nicht mehr möglich ist. Die Frage ist jetzt aber: Reicht das am Ende? Die Frage, die sich uns stellt ist: Wenn man das Konzept jetzt umsetzt, werden sich dann die Mittel und der Bedarf in einer Balance befinden? Wird das in Einklang stehen? Wir haben die Befürchtung, dass am Ende möglicherweise immer noch zu wenig Mittel zur Verfügung stehen. Und dann ist die Frage: Wie werden dann eigentlich Projekte umgesetzt? Dann haben wir die Hauptwasserstraßen, dann haben wir kaskadenartig die anderen Wasserstraßen. Und würden dann alle Mittel in die Hauptwasserstraßen fließen, wenn die Mittel knapp sind? Oder sind dann auch für die anderen, bescheidenen Unterhaltungsmaßnahmen genügend Mittel da? Das zeigt, die Priorisierung allein ist ein erster Schritt. Sie kann aber die Probleme allein nicht lösen. Was wir brauchen ist ein integrierter Ausbau- und Finanzierungsplan für alle Verkehrsträger, d.h. wir müssen uns fragen: Wo wächst der Verkehr? Wo entstehen Engpässe? Wo laufen wir in Engpässe rein? Wann müssen wo Baumaßnahmen vorgenommen werden? Und, wie viel Geld benötige ich dafür? Das muss in einem integrierten Investitions- und Ausbauplan über mehrere Jahre festgelegt werden. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Thiele. Herr Weiger, Sie haben das Wort.

**Prof. Dr. Hubert Weiger (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Auch ich darf mich für den BUND bedanken, dass wir die Möglichkeit haben, bei dieser Anhörung teilzunehmen und uns direkt einzubringen. Unsere Aufgabe ist natürlich die, nicht nur auf die Bedeutung der Wasserstraßen für den Verkehr und das damit einhergehende erhoffte oder tatsächliche Wachstum hinzuweisen, sondern darauf, dass Wasserstraßen, im Regelfall Flüsse, ja vielfältige Funktionen haben, und dass die Öffentlichkeit zunehmend gerade naturnahen Flusssystemen eine immer größere Priorität einräumt. Von daher begrüßen wir durchaus eine Reform der Bundeswasserstraßenverwaltung und auch eine Priorisierung der Bundeswasserstraßen nach dem Verkehrsaufkommen als einen ersten richtigen Schritt. Wir begrüßen auch, dass vor diesem Hintergrund Planungen, wie sie an der Spree geplant waren – oder Stichwort: Kleinmachnower Schleuse –, nicht mehr weiter verfolgt werden. Wir begrüßen auch, dass die Saale zur Restwasserstraße erklärt werden soll. Wir

halten es für überfällig, dass man im Rahmen der entsprechenden Reform und der Priorisierung der Investitionen auch endlich dem Rechnungsträger, was vorher bereits schon einmal kurz angesprochen worden ist, nämlich einer allgemeinen gesetzlichen Zielsetzung, einer Wasserrahmenrichtlinie auf europäischer Ebene, also einer Situationsumsetzung des novellierten Wasserhaushaltsgesetzes, Biodiversitätsstrategie der Bundesregierung und anderes mehr. Das heißt, es muss dringend das Ziel sein, den ökologischen Zustand der Gewässer deutlich zu verbessern und den ökologischen Hochwasserschutz voranzubringen.

Wir haben die Situation zum Beispiel an der Elbe, dass fast 10 Jahre nach der größten Hochwasserkatastrophe gerade ein einziges großes Rückdeichungsprojekt durchgeführt und dies in erster Linie mit Gelder des Bundesamtes für Naturschutz finanziert wurde. Es soll jetzt ein weiteres Projekt bei Dessau folgen. Es gibt also hier erheblichen Handlungsbedarf. Von daher sind wir der Auffassung, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung durchaus nicht nur umgebaut, sondern neu gebaut werden sollte, denn eine Vielzahl neuer Aufgaben braucht auch entsprechendes qualifiziertes Personal. Wir sind der Meinung, dass es dringend notwendig ist – Dr. Thiele hat es bereits schon kurz angesprochen –, tatsächlich endlich zu einer integrierten Gesamtbetrachtung der Verkehrsträger zu kommen und damit Parallelinvestitionen zu vermeiden. Es ist dringend notwendig, bei der Netzanalyse vorhandene Defizite im Bereich der Unterhaltung auch klarer als bisher zu verdeutlichen, Engpasssituationen und mögliche Lösungen zu beschreiben und auch ökologische Unterhaltungsdefizite zu benennen. Das heißt die Überprüfung der Funktionstüchtigkeit der Netzstruktur und die Entwicklung eines naturverträglichen Unterhaltungskonzeptes sind in unseren Augen wichtige Maßnahmen. Das bedeutet auch, dass Konzepte für den ökologischen Umbau der Bundeswasserstraßen, also eine Durchgängigkeitsherstellung – und nach den jetzigen Finanzierungen dauert es ja nicht einige Jahre sondern Jahrzehnte bis wir tatsächlich dieses Ziel erreicht haben – auch umgesetzt wird. Es müssen aber auch wasserbauliche Vorgaben überprüft werden, inwieweit diese reduziert werden können und da müssen durchaus auch die Anforderungen des Wassertourismus berücksichtigt werden, wobei – nachvollziehbar sicherlich für Sie – wir als BUND eine Ausweitung des Motorsporttourismus ablehnen. Die Parameter für den Ausbau müssen entsprechend ökologischen Vorgaben, zum Beispiel der Wasserrahmenrichtlinie, fortentwickelt werden, das heißt durchaus auch reduziert werden. Wir brauchen ein Konzept für die Revi-

alisierung der so genannten Restwasserstraßen. Wir brauchen schließlich auch Entwicklung integrierter flussangepasster Logistikkonzepte, welche die unterschiedlichen Güterstrukturen in einzelnen Flussgebieten, einschließlich der Leistungsfähigkeit der Flüsse, berücksichtigen. Von daher würden wir es begrüßen, wenn tatsächlich eine Kommission „Wasserstraße“ gebildet würde, der neben den Vertretern der zuständigen Ministerien eben auch Vertreter der Wirtschaft, aber auch des Natur- und Umweltschutzes angehören. Dankeschön!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Weiger. Als Nächstes hat der Herr Kollege Lietz das Wort. Ich bin nochmal darauf hingewiesen worden, auf die Art, wie wir hier fragen, hinzuweisen. Wenn man eine Frage hat, darf man sich zwei Experten aussuchen, die dann direkt antworten. Hat man zwei Fragen, darf man sich nur noch einen Experten aussuchen. Herr Lietz, Sie haben das Wort.

**Abg. Matthias Lietz:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Sachverständige, meine lieben Kollegen! Ich drücke erst einmal meinen Dank für die Darstellung der Sachverständigen aus. Ich denke, Sie haben kurz und präzise noch einmal ihre Sicht der Dinge darstellen können. Ich möchte mit einer Richtung beginnen, da sie sich wie ein Roter Faden durch die Darstellung von Ihnen allen gezogen hat, nämlich die Frage der Kategorisierung der Netze, also der Kategorisierung der Straßen. Dr. Thiele und auch Sie Herr Schwanen haben auf eine Situation hingewiesen, die gesamtwirtschaftliche Aspekte betrachtet. Mir ist aber noch im Ohr eine Darstellung des Bundesrechnungshofes, der sehr klar und sehr deutlich festgestellt und formuliert hat, dass Investitionen künftig in diesem Bereich nur noch unter wirtschaftlichen Aspekten erfolgen können. Da geht meine Frage jetzt an Sie, Herr Dr. Koch und an Herrn Heitmann: Wie beurteilen Sie diese Feststellung – speziell auch unter dem Gesichtspunkt, dass wir künftig von Netzen innerhalb Deutschlands und transeuropäischen Netzen sprechen –, dass man die Frage des wirtschaftlichen Betrachtens in den Vordergrund stellt?

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Herr Heitmann, Sie haben das Wort.

**Klaus Heitmann (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.):** Vielen Dank, Herr Lietz! Das ist ja unser Petition, das wir deutlich machen wollen. Wir haben Instrumente an der Hand, bewährte Instrumente für den Bundesverkehrswegeplan, nämlich Nutzen-Kosten-Überlegungen. Und wenn man dann sieht, welche Nutzen-Kosten-Faktoren einige

Projekte haben – ich denke beispielsweise an die Unterweservertiefung mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von über 16, was außerordentlich hoch ist – und wenn diese Möglichkeiten nicht ergriffen werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der an diesem Fluss liegenden Standorte zu stärken, hat man wenig Verständnis dafür. Das ist ein Kriterium, das also hier auf jeden Fall zum Zuge kommen sollte. Das wird ja auch zugrunde gelegt bei Überlegungen für Güterkorridore im Rahmen der transeuropäischen Netze. Dieses Kriterium muss erhalten bleiben. Es muss Grundlage der Entscheidungen sein. Das würde ja bedeuten, wenn man einen Euro investiert, bekommt man 16 Euro zurück. Es gibt Projekte – ich will gar nicht auf Einzelne eingehen –, die aber ein Kosten-Nutzen-Verhältnis haben, das meines Erachtens nicht geeignet ist, dieses Projekt zu realisieren. Also, unser Wunsch wäre, dass man bei den bewährten Instrumenten bleibt und diese für den notwendigen Ausbau unserer maritimen Infrastruktur zugrunde legt.

**Vorsitzender:** Herr Koch, Sie haben das Wort.

**Dr. Joachim Koch (Railistics GmbH):** Vielen Dank! Herr Lietz, ich stimme Ihnen zu. Die Vorgaben des Bundesrechnungshofs, entsprechende Aktivitäten die in letzter Zeit erarbeitet worden sind, rechtfertigen den methodischen Ansatz – so wie ich es auch vorhin ansatzweise dargestellt habe – unter die Betrachtung der wirtschaftlichen Aspekte. Die Methodik, die wir – erst einmal für den Bereich Niedersachsen – entwickelt haben, hat im Grunde fünf wichtige Kenngrößen, die zu berücksichtigen sind. Da ist die wirtschaftliche Kraft in den Regionen, in den definierten Wirtschaftszentren entlang der Bundeswasserstraßen, die Wertschöpfung, die dahinter steht, die Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsträgern, d.h. der Modal Split muss berücksichtigt werden, also Potenziale, die von der Straße und gegebenenfalls von der Schiene auf die Binnenschifffahrt verlagert werden können. Dies bedeutet insbesondere für die Schiene das Freiwerden von Trassen, die – ganz wichtig – gerade im Seehafenhinterlandverkehr gebraucht werden, um damit Aktivitäten für die verschiedensten Verkehrsträger herauszuarbeiten.

Sehr wichtig ist, dass man nicht nur eine Richtung betrachtet, wie zum Beispiel den aufstrebenden und auch in den Prognosen bis 2025 sehr stark ansteigenden Containerverkehr, sondern dass man auch den konventionellen Verkehr betrachtet. Man muss auch die Potenziale im Bereich der Schüttgutumschläge, der Massenguttransporte berücksichtigen und zwar ganz klar auch die wirtschaftlichen Kräfte der Regionen betrachten. Man hat dann wirklich eine Stellschraube in der Hand, die man in der Zu-

kunft weiter ausweiten kann. Insofern ist diese Weiterentwicklung Ihrer Struktur, Ihrer Methodik, die Sie zugrunde gelegt haben, ganz hilfreich, um genau das, was Sie sagten, Herr Lietz, die wirtschaftlichen Faktoren mit in die Diskussion einzubringen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Kollege Beckmeyer als nächster.

**Abg. Uwe Beckmeyer:** Herr Vorsitzender, herzlichen Dank, die überwältigende Zahl der Sachverständigen haben sich hier eindeutig für die Bundeswasserstraßen und die Nutzung, auch zukünftige Nutzung, der Bundeswasserstraßen ausgesprochen und damit unterstrichen, was notwendig ist, um diese Bundeswasserstraßen auch in Zukunft zu unterhalten, zu fördern und auszubauen, wo es nötig ist und wo wirtschaftlich etwas entsteht. Bei dem, was wir hier heute diskutieren, klingt eigentlich mit, was wir an Murks in den letzten Monaten in Deutschland zu dem Thema alles haben lesen dürfen und hören müssen. Murks entsteht aber nicht dadurch, dass Verwaltung irgendwie nur arbeitet, sondern Murks hat meistens auch die Ursache in einer falschen Politik. Diese falsche Politik haben auch einige der Herren, die hier auch im Saale sitzen, zu verantworten.

Meine Frage ist, und das ist eine Frage an die beiden Vertreter der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer: Was haben Sie gedacht und was haben Ihre Kollegen dabei empfunden, als Ihnen mitgeteilt wurde, dass aus der Koalition heraus das Thema Ausführungsverwaltung gar nicht mehr so sehr gewünscht wird? Sondern dass nur noch eine Gewährleistungsverwaltung das Non-plus-Ultra sein muss, mit all den Effekten die damit verbunden sind, der geringen Wertschätzung und eben das, was das am Ende für die Beschäftigten heißt? Das würde ich gerne nochmal von Ihnen beiden geschildert bekommen, was dies draußen an Wirkung und an Effekt – negativen Effekt – gebracht hat. Dankeschön.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Beckmeyer. Frau Müller von ver.di, wollen Sie beginnen? Und dann Herr Müller, vom Fachverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

**Sigrid Müller (ver.di Bundesfachgruppe Bundesverkehrs- und Straßenbauverwaltung):** Wie schon vorhin in Form von Ausschnitten aus einer Personalversammlung geschildert, arbeitet die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, arbeiten die Beschäftigten am Limit bzw. schon darüber hinaus an der äußersten Grenze. Da steckt schon viel Herzblut drin, wenn man da noch seine Aufgaben erledigen will. Wenn dann natürlich die Wertschätzung fehlt,

und nicht nur fehlt, sondern auch noch kaputt gemacht wird durch „Ihr seid nicht effizient und effektiv“, hat das nochmal zusätzliche sehr negative Folgen. Das ist fehlende Wertschätzung, und zwar durch solche Pläne oder durch solche Äußerungen. Die andere Sache ist natürlich die blanke Angst, die dann auch weiter bremst und hemmt. Angst um die Arbeitsplätze, Angst um die Ausbildungsplätze, Angst um die Übernahme nach der Ausbildung, die sowieso selten stattfindet. Der dritte und wichtigste Punkt ist natürlich der Zorn. Der Zorn wird sich, je nachdem wie die Pläne weitergehen – das sage ich auch ganz offen –, zur Not auch in Arbeitskampf bzw. in Streikmaßnahmen äußern. Das ist die einzige Möglichkeit, wie sich Beschäftigte wehren können. Sie schicken uns zwar hier auch noch in die Ausschüsse und wir haben auch viele Diskussionen mit der Politik geführt, dankenswerterweise auch mit allen Fraktionen, aber wenn die Überzeugung nicht mehr ausreicht, dann müssen wir anders weitermachen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Frau Müller. Herr Müller.

**Torsten Müller (Fachverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung):** Um das zu ergänzen: die Beschäftigten haben zum Teil diese Diskussion einfach gar nicht verstanden, weil die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung von je her eine Verwaltung ist, die einen Mix aus Gewährleistungs- und Ausführungsverantwortung ist. Das ist eigentlich überhaupt nichts Neues und damit leben die Beschäftigten auch. Dieses Polarisieren, was reingekommen ist in den letzten Monaten, das war eigentlich der entscheidende Punkt, der die Leute extrem verunsichert hat und der auch unnötig ist. Ausgehend von diesem Gutachten „Kernaufgaben“, was wieder ausgebuddelt wurde und die Stelleneinsparungen, die dort damals mit 6.200 beziffert waren – damit muss man an der Stelle einfach auch mal aufräumen –, war vollkommen verkehrt. Dieses Gutachten, ein verwaltungsinternes, hat 3.100 Stellen in die Stelleneinsparung eingebracht. Dies war die angenommene gesetzliche Stelleneinsparung bis 2010. Die hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung voll erbracht. Die anderen 3.200 Stellen waren ein so genanntes Umbaupotenzial, wenn man bestimmte Aufgaben vergeben würde. Dann sollte man die Stellen umwandeln in andere Stellen höherwertiger Art für Vergabeleistungen. Damit einhergehen sollte aber, dass die Haushaltsmittel für Vergaben entsprechend erhöht würden. Das ist nie geschehen und deswegen ist auch dieses Gutachten diesbezüglich nie umgesetzt worden. Dass 10 Jahre später, nachdem sich die WSV wirklich mächtig weiterentwickelt hat und die Beschäftigten an den internen Maßnahmen

extrem mitgearbeitet haben, auf einmal ein Schritt 10 Jahre zurück gemacht werden soll, das hat schlicht und einfach keiner verstanden. Das hat Zweifel aufkommen lassen, an dem, was vor allen Dingen Politik mit Beschäftigten des öffentlichen Dienstes, die sich nicht zu schade sind bei Wind und Wetter, an Heilig Abend notfallmäßig an die Schleusen oder sonst wohin rauszugehen, macht. Dies war eine Missachtung und so wurde es auch empfunden. Den Diskussionsprozess kann man zurzeit weiterverfolgen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Müller. Herr Staffeldt.

**Abg. Torsten Heiko Staffeldt:** Herr Vorsitzender, liebe Experten, meine Damen und Herren! Ich will gar nicht auf die Thematik eingehen, die eben in den letzten Fragen besprochen wurde, wo es beispielsweise her resultiert, dass eine Verunsicherung bei den Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung entstanden ist. Das kam nämlich nicht von unserer Seite, das kann ich dazu ganz klar so sagen.

**Zwischenruf Abg. Uwe Beckmeyer:** Nein, Ihr seid völlig unschuldig! Euch gibt's gar nicht, das ist ja der Punkt!

**Abg. Torsten Heiko Staffeldt:** Da fühlt sich wohl direkt jemand angesprochen. Das freut mich, dass er den Ball direkt aufnimmt... Ich habe zwei Fragen an Herrn Dr. Koch. Sie haben ein Verfahren, eine Prognose vorgeschlagen bzw. auch für den norddeutschen Raum bereits vorgelegt, die im Gegensatz zu der jetzigen Kategorisierung, die von Seiten des Ministeriums aufgebaut wurde, eine andere Grundlage, eine andere Basis hat. Ich gehe mal davon aus, dass Sie nicht nur die Gütermengen, sondern die volkswirtschaftliche Betrachtung, d.h. die gesamte wirtschaftliche Betrachtung in den einzelnen Zentren oder in den Clustern, wie Sie es nennen, sehen. Ich gehe auch davon aus, dass die Bereiche Tourismus, Flussschifffahrt, Passagierschifffahrt, die von Herrn Schwanen angesprochen worden sind, dass diese auch enthalten sind. Wir haben heute erfahren, woher denn die Kategorisierungsschlüssel des BMVBS stammen. Ich habe heute erst erfahren, dass es zwei Prognosen, eine Spezialprognose und eine Verflechtungsprognose sowie auch noch die Ist-Zahlen gibt, was schwierig nachzuvollziehen ist. Also, wir haben, wie wohl auch die Mehrzahl der Experten, ein großes Problem, die Kategorisierung nachzuvollziehen. Deswegen halte ich Ihren Ansatz, Herr Dr. Koch, der vielleicht auch mit den Zahlen des BMVBS kombiniert werden kann, für zielführend.

Die erste meiner beiden Fragen: Wie groß schätzen Sie den Aufwand ein, um dieses Material zu erheben? Ich weiß, dass Sie beispielsweise von den statistischen Landesämtern die Zahlen und übernehmen konnten. Aber gibt es daneben noch weitere zusätzliche Notwendigkeiten, wenn Sie Ihr Verfahren jetzt soweit ausbauen wollen, dass man das möglicherweise als Grundlage einer weiteren Kategorisierung heranzieht? Der zweite Punkt, der auch schon angesprochen wurden, den ich auch für sehr wichtig halte: Wir haben ja einen dynamischen Prozess auf den Flüssen und können jetzt schon sehen, dass teilweise die Prognosewerte für 2025 an einzelnen Flussabschnitten schon übertroffen wurden. In welchen zeitlichen Abständen halten Sie es für sinnvoll, die Kategorisierung zu modernisieren und möglicherweise Änderungen herbeizuführen – in welcher Form auch immer? Das müssen ja nicht unbedingt diese vielen Klassen sein, die wir haben – das ist ja auch ein Vorschlag, der heute gemacht worden ist.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Herr Koch.

**Dr. Joachim Koch (Railistics GmbH):** Vielen Dank, Herr Staffeldt für die Fragen. Kurz vorweg: Sie gingen davon aus, dass die Personenschifffahrt auch schon involviert ist. Das ist nicht der Fall. Wir haben bisher bei dem Ansatz allein den Güterverkehr betrachtet, also die Verkehre, die vom Seehafen hereinkommen und die Richtung Seehafen laufen. Dies beruht auf einem zeitlichen Problem, denn wir haben erst einmal versucht, die Methodik aufzubauen und entsprechend auch zu begründen und wirtschaftlich, aber auch volkswirtschaftlich, vom Kosten-Nutzen-Verhältnis her zu rechtfertigen, was uns vor einigen Tagen oder vor wenigen Wochen gelungen ist. Aber sicherlich: es ist ausbaufähig! Man kann anknüpfen und die verschiedensten Kategorisierungen der entsprechenden Schifffahrt in Deutschland auch mit hineinbringen, was eine ganz wichtige Grundlage wäre. Zu Ihrer ersten Frage: der Aufwand für das Material. Es ist so, dass, wenn der Zugang zur Güterverflechtungsmatrix 2025 vorhanden ist, das heißt, dass man die entsprechenden Ist-Werte von 2004, wie sie vorliegen, und die Prognose-Werte bis 2025 hat sowie die Verflechtung der Wirtschaftsräume untereinander herstellen kann, dass es dann keinen großen Aufwand mehr darstellt, dies in das System, in die Methodik einzupflegen, so wie wir es jetzt innerhalb einer Datenbank aufgebaut haben. Die statistischen Werte für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und auch für die Umsätze des verarbeitenden Gewerbes sind aber Größen, die nicht in jedem Landkreis, die nicht von jeder IHK, nicht von jeder entsprechenden Institution

gleichwertig erhoben werden. Insofern ist es eine der wichtigen Aufgaben, dort erst einmal zu schauen, das zu glätten, eine richtige Größe hineinzubringen und als eine Grundlage zu verwenden, denn es soll methodisch sauber sein, so wie wir es bislang auch als Ziel hatten. Insofern gehe ich davon aus, dass dies machbar ist und man innerhalb einer überschaubaren Zeit eine solche Untersuchung für die anderen Bundesländer durchführen kann. Wir haben letzte Woche in Hannover zusammengesessen und dort die verschiedenen Ideen für andere Länder eruiert. Man bekommt es innerhalb der Sommerzeit hin bzw. könnte es hinbekommen, die Auswirkungen auf die anderen Flüsse in Deutschland zu untersuchen.

Zu Ihrer zweiten Frage zum Dynamischen bzw. zeitlichen Abschnitt oder zeitlichen Wiederkehren der Modernisierung der Methodik: Hierfür kann ich jetzt keine exakte Zahl nennen. Seien es zehn Jahre, seien es etwas weniger oder etwas mehr, auf jeden Fall sollte es so sein, dass man es doch in einem längerfristigen, perspektivischen Raum betrachtet. Das heißt, man hat nicht nur zwei oder drei Jahre, sondern es sind dann schon zwischen fünf und zehn Jahren, die auf jeden Fall Bestand haben sollten, um letztlich auch wirklich Aktivitäten in der Binnenschifffahrt durchführen zu können. Denn es wird heruntergebrochen auf die Dinge, die an den einzelnen Standorten gemacht werden und dazu gehört noch ein Planungsprozess, ein städtebaulicher Prozess, Erhaltung, Instandsetzung, andere Aktivitäten. Ich schätze mal grob aus meiner Erfahrung: ein zehn Jahre-Abschnitt wäre aus meiner Erfahrung und Perspektive eine ganz gute Zeit.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Koch. Als nächster bitte Herr Behrens.

**Abg. Herbert Behrens:** Die Fraktion DIE LINKE. vermutet hinter der WSV-Reform einen weiteren Baustein von zunehmender Privatisierung und Outsourcing früherer öffentlicher Dienstleistungen. Darum zwei Fragen an die Kollegin Müller, was die Kosten der Privatisierung anbelangt. Wir haben bei vielen Gesprächen auch mit Beschäftigten erfahren, dass bereits eine Milliarde Euro oder ein Volumen von einer Milliarde fremd vergeben wird oder auch vergeben werden muss, weil entsprechende Kapazitäten nicht mehr da sind, die Eigenerledigung zunehmend gefährdet ist und dass das Personal zu knapp wird. Wir haben es eben in ihren Stellungnahmen auch erfahren. Nun wird aber im Bericht an den Haushaltsausschuss auch festgestellt, dass die vergebenen Maßnahmen nicht billiger sind, sondern im Zweifelsfalle sogar teurer. Dies ist auch von den Kolleginnen und Kollegen bei

unseren Besuchen bestätigt worden. Wie aber muss ich mir das konkret vorstellen? Ist da etwas schief gelaufen oder ist es schwierig, Aufgabenpakete zu formulieren? Was sind die Ursachen dafür? So wie ich die Stellungnahme gehört und auch gelesen habe, ist ver.di nicht dagegen, dass man der WSV auch einer vernünftigen Aufgabenkritik unterzieht und dass man reflektiert: Passt die gegebene Struktur noch auf das, was die WSV in der veränderten Zeit leisten muss? Wir haben in unserem Antrag ebenfalls ein Kapitel, in dem wir Ideen entwickelt haben, wie wir uns künftige Flusspolitik vorstellen, die sowohl ökonomischen als auch ökologischen Anforderungen entspricht. Diese Aufgaben würden nach unserer Auffassung auch einer künftigen WSV zufallen. Diesbezüglich würde ich gerne nochmal Ihre Ideen hören, weil Sie eben gesagt haben, ver.di zielt auf jeden Fall darauf, dass die Ziele gemeinsam diskutiert sowie beschlossen werden und auch für die Belegschaften verbindlich festgestellt werden. Wie muss ich mir diesen Prozess vorstellen? Wie sollte optimalerweise dieser Prozess des gemeinsamen Aushandelns gestaltet werden? Wir haben heute morgen vom Bundesrechnungshof nämlich auch gehört, dass der Prozess der Organisationsreform schon losgehen soll und man sich im Spätsommer auf eine Methodik verständigen will. Vielleicht habe Sie auch schon einige Ideen, wie aus Sicht der Beschäftigten und der Beschäftigtenvertreter eine zukunftsfähige WSV aussehen muss?

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Behrens. Frau Müller.

**Sigrid Müller (ver.di Bundesfachgruppe Bundesverkehrs- und Straßenbauverwaltung):** Ich fange an mit den Vergabekosten oder den Vergleichen und wie diese zustande gekommen sind. Wir haben, als die Diskussion losging, Abfragen bei den Beschäftigten gestartet und haben eine ganze Menge Antworten bekommen. Auch haben wir einige Absagen von Kolleginnen und Kollegen bekommen, die gesagt haben, wir können hier nicht als Nestbeschmutzer auftreten, weil dann würde rauskommen, dass unsere Leute Vergaben von schlechter Qualität abgenommen haben, was sie gar nicht gedurft hätten. Deshalb können wir das nicht anzeigen. Wir haben eine ganze Menge Beispiele bekommen. Ich kann einmal ein oder zwei Beispiele vortragen. Ich fange mit einem ganz klassischen Beispiel an: Mäharbeiten. Bei diesen sagt jeder, dass diese vergeben werden müssen. Das kenne ich auch noch aus meiner Zeit als ich für den kommunalen Bereich bei ver.di bzw. bei der ötv zuständig war. Diesbezüglich haben wir ein Beispiel aus dem Bereich der WSD Süd, aus Nürnberg bekommen. Dort

sind Mäharbeiten für 125.000 Euro vergeben worden. Das ist eine Leistung gewesen von 4 Beschäftigten für 4 Wochen. 4 Beschäftigte, die mähen, bestenfalls eingruppiert in E5. Rechnet man dies durch, würden diese mit Weihnachtsgeld und Gemeinkosten für 4 Wochen ungefähr 15.000 Euro kosten. Also stehen 125.000 Euro 15.000 Euro gegenüber und damit nicht genug, denn die Vergabe erfordert zusätzlichen Aufwand. Da steht nicht eins zu eins die Leistung der Beschäftigten der Leistung des Privaten gegenüber. Die Vergabe muss ausgeschrieben werden. Dann gibt es drei Angebote, die müssen ausgesucht werden. Dann ist der Bauaufseher dafür zuständig, diese Vergabe zu begleiten. Dann muss abgenommen und abgerechnet werden. Die Gesamtkosten für die Vergabe werden weit über 125.000 Euro liegen, weil noch die Begleitkosten anfallen.

Ich habe noch ein Beispiel aus einem anderen Bereich, nämlich IT-Kosten für IT-Betreuung beim WNA Aschaffenburg: Dort betragen die Vergabekosten für die IT-Betreuung 160.000 Euro. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt hat zwar eigene Beschäftigte mit Gesamtkosten von 80.000 Euro und mit einer wesentlich umfangreicheren Ausstattung. Die IT-Betreuung beim WNA Schweinfurt kostet 160.000 Euro, also das doppelte und ist lediglich stundenweise. Ansonsten wird nur eine Hotline angeboten. Die Betreuung ist also von der Qualität her nicht vergleichbar. Der Schwerpunkt bei unseren Kollegen liegt nicht nur auf den Kosten, sondern auf der Qualität, weil Qualität für Sicherheit steht. Wenn zum Beispiel bei Schifffahrtssperren, bei denen es wirklich hart auf hart kommt, müssen Beschäftigte dafür sorgen, dass eventuell schlechte Leistungen von Privaten aufgearbeitet werden. Das ist zusätzliche Arbeit, die nicht abgerechnet, aber sie muss gemacht werden. Ansonsten kommen Personen oder Schiffe zu Schaden und das darf nicht passieren. Das Zweite ist der hohe Begleitaufwand, der anfängt mit der Ausschreibung und mit der Abrechnung endet. Dazwischen liegt noch die Begleitung. Es bedarf einer Gesamtbetrachtung und nicht nur einer Betrachtung der Kosten für die Abrechnung der Leistung.

Das Nächste ist die ökologische Flusspolitik. Ich höre immer wieder von meinen Kolleginnen und Kollegen: Wenig WSV bedeutet nicht: viel Natur oder viel Ökologie, sondern ganz im Gegenteil! Ökologische Flusspolitik ist wesentlich aufwendiger als sozusagen konservative Flusspolitik oder die bisher durchgeführte Flusspolitik. Es ist wesentlich weniger aufwendig, ein Ufer zu betonieren als ökologisch zu befestigen und für die Schifffahrt fahrbar zu machen. Und ökologische Flusspolitik setzt das, was wir auch schon in



unserem Eingangsstatement gesagt haben, Kompetenz vor Ort voraus. Weil ein Fluss ist nicht standardisierbar, sondern es bedarf regionaler Kompetenz vor Ort, d.h., dass sich viele meiner Kolleginnen und Kollegen schon fast weigern, sich darüber Gedanken zu machen, denn: Das kostet mehr Geld, das braucht mehr Personal und Erhaltung der Kompetenz vor Ort. Das sind Sachen, bei denen sie sagen, das werden wir sowieso niemals schaffen. Deshalb machen wir uns keine weiteren Gedanken darüber. Spricht man mit den Wasserbauern oder auch mit Azubis, stellt man fest, dass die handwerkliche Ausbildung beim WSA einen hohen Teil an Umweltwirtschaft und dergleichen beinhaltet. Diese Kompetenz könnte auch sofort abgerufen werden, nur es ist eben weder das Personal, noch das Geld, noch die Zeit dafür da. Ein Beispiel hier aus Berlin: Bezüglich des in den letzten Jahren viel diskutierten Landwehrkanals sagen unsere Kollegen vom WSA Berlin, dass diese Situation, die ja nun wirklich ein Skandal und ein Drama war und ist und sich noch immer fortsetzt, wäre niemals zustande gekommen, wenn wir eine ausreichende Personalausstattung auch in den zurückliegenden Jahren gehabt hätten, die den Landwehrkanal hätten begleiten können. Diese hatten wir nicht. Der Landwehrkanal ist für die Schifffahrt sozusagen verkommen. Mit einem Male musste etwas erledigt werden, was dann auch noch politisch sehr schief gelaufen ist. Da ist überhaupt nicht drüber zu streiten. Aber das hätte alles gar nicht sein müssen. Voraussetzungen für eine ökologische Flusspolitik sind unserer Meinung nach: mehr Geld, mehr Personal und Kompetenz vor Ort.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Frau Müller. Frau Wilms.

**Abg. Dr. Valerie Wilms:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Sehr verehrte Sachverständige, meine Damen und Herren! Wir haben deutlich an den Kommentaren der Sachverständigen gesehen, dass ein Verständnis für das, was hinter der Kategorisierung steckt, also eine Priorisierung angesichts der Haushaltsmittel, durchaus nicht ganz von der Hand zu weisen ist. Wir müssen etwas machen oder wir müssen die Einnahmesituation, wie Herr Schwanen es gesagt hat, deutlich erhöhen. Ich habe zwei Fragen an Herrn Weiger: Welche Möglichkeiten sehen Sie als BUND, die Netzstruktur zu nutzen, um die Umweltfreundlichkeit insbesondere dort auszuspielen, wo die Binnenschifffahrt wirklich am stärksten ist und inwieweit kann man darauf verzichten, wo Sie durchaus umweltschädlich sein könnte? Inwieweit könnte die Netzstruktur hierzu hilfreich sein oder müssten noch an den Kategorien etwas geändert oder ergänzt werden? Was könnten Sie sich diesbezüglich vor-

stellen? Die zweite Frage lautet: Sie haben gesagt, dass Sie gerne seitens der Umweltverbände an dem Gesamtkonzept mitarbeiten würden. Ich vermute, auch die anderen Umweltverbände würden gerne mitarbeiten, zum Beispiel in einer Kommission. Die Frage wäre, welche Kompetenzen müssten gegebenenfalls geschaffen werden, um die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie auch bezüglich der Durchgängigkeit zu optimieren? Inwieweit müsste man neben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch die Länder mit einbeziehen? Das Thema Hochwasserschutz ist dort auch noch ein Thema. Danke.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Herr Weiger!

**Prof. Dr. Hubert Weiger (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland):** Besten Dank Frau Wilms für die Fragen! In der Tat, wir begrüßen als ersten Schritt, die Priorisierung, weil die Priorisierung auch verdeutlicht, wo bei knappen Finanzen vorrangig zu investieren ist. Was wir aber vermissen, sind integrative Ansätze. Das heißt, wir müssen endlich zu einer Gesamtbetrachtung des Systems Straße-Schiene-Wasserwege kommen und hier in einen Optimierungsprozess eintreten. Ich bin mit beteiligt an der sogenannten Donau-Monitoring-Gruppe, wo jetzt entsprechende Verkehrsprognosen unter Betrachtung eines Gesamtverkehrskonzeptes für den Donaauraum erstellt werden und das ist, glaube ich, auch zwingend notwendig, um die gesellschaftliche Akzeptanz für entsprechende Investitionen zu sichern. Transparenz führt zu Akzeptanz. Von daher ist es sicherlich notwendig, noch mehr als das bisher geschehen ist, die Priorisierung nicht nur an den jetzt realisierten oder prognostizierten Frachtmengen, sondern auch an anderen Parametern zu überprüfen. Denn ich glaube – und hier gibt es durchaus einen Konsens von uns als Natur- und Umweltschutzverband mit den Vertretern der Wirtschaft –, wir haben einen sehr großen Unterhaltungsbedarf und ein Unterhaltungsdefizit, ähnlich wie im Bereich der Autobahn, des Autobahnnetzes und im Bereich der Schiene. Auch die Priorisierung muss dies beachten. Wo haben wir das größte Defizit und wo muss vorrangig, auch um entsprechenden Nutzen zu erzielen, investiert werden? Eine Priorisierung ist aus unserer Sicht ein Ergebnis, weil es unter anderem dazu führt, dass bestimmte Projekte nicht mehr weiterverfolgt werden. Aber ich möchte auch hier nochmal für eine Flexibilisierung von Ausbauzielen plädieren. Ich glaube, was sehr häufig zu massiven Konflikten führt, ist das starre Festhalten an einmal vorgegebenen Ausbaudaten.

Auch dazu das Beispiel an der Donau: 2,80 Meter Tiefe mit 2,50 Meter ganzjähriger Abladetiefe. Das wird an der ganzen Donau nie in den nächsten 50 bis 100 Jahren gewährleistet werden können, aber es wird als Ziel benutzt und führt dann zu maximalen Eingriffen und das führt wiederum zu Konflikten. Ich glaube, wenn wir hier zu einer größeren Flexibilisierung kämen, könnten auch wesentlich rascher entsprechende Maßnahmen realisiert werden. Von daher würden wir eine solche Regierungskommission in der Tat sehr begrüßen. Deswegen bin ich dem Ausschuss für diese Anhörung und auch dafür, dass ich hier persönlich sprechen kann, dankbar. Denn was in unserer Gesellschaft fehlt, und ich sage das sehr bewusst, ist das Gespräch zwischen den verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen. Wir diskutieren eher übereinander als miteinander. Ich glaube, dass wir in vielen Fällen viel mehr Gemeinsamkeiten haben, als es nach außen transportiert wird. Die Sorgen der Arbeitnehmer sind nachvollziehbar und deswegen fragen wir: Brauchen wir nicht das Personal der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für die tatsächlich auch prioritären, gesellschaftlichen Aufgaben? Scheitern nicht viel Maßnahmen daran, dass wir kein Personal haben? Wenn wir Ökologie ernst nehmen, dann heißt das auf der einen Seite, wir reduzieren Eingriffe, auf der anderen Seite treten wir ein in einen Prozess der Wiedergutmachung, und der braucht Fachpersonal. Der kann nicht angeordnet werden. Von daher eröffnen sich damit auch neue Chancen für die Beschäftigung bis hin zur Frage des ökologischen Hochwasserschutzes.

Der Ausbau der Wasserstraßen in Deutschland hat zweifelsfrei zur Beschleunigung der Hochwasserwellen beigetragen – nicht ausschließlich, aber ein wesentlicher Teil davon. Wenn wir jetzt, auch angesichts des Klimawandels zu erwartende, schlimme Hochwasserereignisse verhindern wollen, müssen wir in Gesamtsystemen denken. Das ist die Zielsetzung der Wasserrahmenrichtlinie und dazu brauchen wir aber nicht nur die Seitenflüsse, sondern wir brauchen auch die Hauptströme. Wir müssen den Hauptströmen, den Flüssen wieder Land geben. Hierzu sagen dann aber die Länder: Das ist unsere Sache! Hochwasserschutz ist Ländersache. Wir kommen auch nicht voran, weil wiederum die Länder in vielen Fällen viel zu wenig Personal haben, um zum Beispiel einen Prozess zu realisieren, an dem der ökologische Hochwasserschutz regelmäßig scheitert, nämlich die Gespräche mit den Grundstückseigentümern. Dämme brauchen Fläche. Rückverlegung von Dämmen braucht Fläche, braucht auch Akzeptanz. Dazu braucht es Menschen, die sich für solche Ziele einsetzen. Die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie erfordert Finanzmittel –

Stichwort: Durchgängigkeitsmachung, Stichwort: Herstellung eines guten, ökologischen Zustandes – und auch Personal. Wir könnten tatsächlich in einen überfälligen Optimierungsprozess eintreten und wenn es gelingt, dies in der Regierungskommission zu diskutieren, kämen wir ein großes Stück voran.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Weiger. Wir haben maximal bis 13.05 Uhr Zeit. Wir müssen nämlich noch eine Reihe von Abstimmungen durchführen und anschließend braucht der Gesundheitsausschuss den Saal für die Anhörung zur PID, ein ebenfalls sehr wichtiges Thema. Wir könnten jetzt noch eine schnelle Runde machen, bei der jeder eine Frage stellt und die Antworten kurz und knapp erfolgen. Herr Kammer!

**Abg. Hans-Werner Kammer:** Herr Vorsitzender, verehrte Sachverständige! Kurz und knapp, denn die Bewertung der Sachverständigen innerhalb der Opposition und Regierung fällt hinterher sowieso vollkommen unterschiedlich aus. Wir haben einige wichtige Erkenntnisse gewonnen. Ich habe eine Frage an Herrn Heitmann: Welche konkreten Auswirkungen ergeben sich durch die vom BMVBS geplante Kategorisierung der Wasserstraßen für die Seehafenbetriebe, insbesondere auch dadurch, dass alle anderen Hinterlandanbindungen, ich nehme mal den Rhein aus, nicht mehr die Klassifizierung haben, um alle Verkehre abzurufen. Meine Frage an Herrn Schwanen: Wenn wir in die geplante Kategorisierung noch die Verkehrsfunktion, die Sonder- und Spezialtransporte und auch die Wertschöpfung der Transporte insgesamt mit hineinnehmen, würde sie den Bedürfnissen der Binnenschifffahrt gerecht werden? Ich sehe das auch unter dem kompletten Netzwerk insgesamt: West-Ost-Anbindung und bei der zu erwartenden Zukunftsprognose für die Binnenschifffahrt. Würde eine solche neue Einstufung Ihnen entgegenkommen?

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Kammer. Vielleicht nochmal unser Verfahren: Wenn man zwei Fragen hat, darf man sich eigentlich nur einen Experten aussuchen. Das dient auch zur Zeitbegrenzung. Und es waren zwei Fragen für zwei Experten, wenn ich es richtig sehe. Deshalb, Herr Heitmann und Herr Schwanen, ganz kurz und knapp bitte.

**Klaus Heitmann (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.):** Herr Kammer, Sie wissen ja, dass Ihre Regierung und auch die Vorgängerregierung schon eine strategische Leitlinie für die Seehafenpolitik der nächsten zehn Jahre erstellt hat, nämlich das Nationale Hafenkonzert. Das ist eine Gemeinschaftsleis-

tung von allen Vertretern hier im Raum und das ist für uns die Leitlinie für die Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland. Das sind prioritäre Maßnahmen, die den Ausbau der seewärtigen Zufahrten betreffen. Dann das Thema Hinterlandanbindungen: Wenn wir auf dieser strategischen Grundlage alle gemeinsam jetzt die entsprechenden Weichenstellungen stellen, dann, denke ich, ist das ein wichtiger Beitrag zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland. Das heißt also: die seewärtigen Zufahrten bedarfsgerecht ausbauen und die Hinterlandanbindungen auf dem Wasserwege wettbewerbsfähig gestalten. Und ich denke, dieses Ziel kann auch erreicht werden. Man ist also auf dem Weg dorthin. Aber ich halte es für falsch, dieses neue Konzept an die Stelle des Nationalen Hafenkonzpts zu rücken. Denn wir haben gerade mitbekommen, dass dieses nicht fundiert ist und dort keine wissenschaftlichen Grundlagen geschaffen werden. Wir sollten beim Nationalen Hafenkonzpt als strategische Leitlinie bleiben, auf dieser Grundlage vorangehen und unsere seewärtigen Zufahrten alle ausbauen. Es ist doch so: Die deutsche Hafenwirtschaft ist eine Branche, die zu den Hilfs- und Nebentätigkeiten des Verkehrs gehört. Das heißt, wir müssen uns den internationalen Entwicklungen in der Seeschifffahrt anpassen und das bedeutet nun mal, dass sich die Schiffsgrößen entwickeln nach oben. Wir haben hier eine strategische Grundlage für den Ausbau unserer notwendigen Hafenanbindungen und wenn wir hier weiter voranschreiten, werden wir das Ziel gemeinsam erreichen.

**Vorsitzender:** Herr Schwanen.

**Jens Schwanen (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.):** Herr Kammer, es ist mit Sicherheit so, dass eine reine Betrachtung dessen, was an Millionen von Tonnen auf dem Wasserstraßen transportiert wird, dem Verkehrsträger nicht gerecht wird. Ich glaube, das ist in allen Stellungnahmen relativ deutlich geworden. Das ist eine sehr starke Begrenzung auf das, was an Gewicht da ist, aber zum Beispiel nicht, was an Volumen da ist. Ich hatte vorhin bereits gesagt, nehmen Sie beispielsweise die Rotorblätter für Windenergieanlagen, was ausgerechnet auf der Elbe durchaus ein Thema ist. Man müsste die Kriterien, die man heranziehen möchte, deutlich breiter spannen, bis hin zu dem Punkt, den ich vorhin bereits ausgeführt habe – der gesamte Bereich der Tagesausflugs- und Kabinenschifffahrt spielt mit Sicherheit auch eine große Rolle. Ich glaube, man macht es sich zu leicht, wenn man versucht, gewerbliche Binnenschifffahrt auf Güterschifffahrt und dann auf schwere Güter zu reduzieren.

Da müsste man mit Sicherheit noch nacharbeiten. Dankeschön.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Schwanen! Herr Herzog.

**Abg. Gustav Herzog:** Vielen Dank! Nachdem wir im letzten Jahr einen Herbst der Entscheidungen hatten, der uns auch dieses verkehrspolitische Tohuwabohu produziert hat, hoffe ich auf einen Sommer der Vernunft. Insoweit bin ich allen Sachverständigen dankbar, dass sie den Kurs abgesteckt haben und hoffe, dass die Regierung und die Koalitionsfraktionen aufmerksam zugehört haben, um wieder zur Vernunft zu kommen. Es sind eine Reihe von verkehrspolitischen Fehlentscheidungen getroffen worden, von der Aufkündigung der integrierten Verkehrspolitik bis hin zur Privatisierungsabsicht von Aufgaben. Der Reparaturansatz war der von allen Sachverständigen auch negativ bewertete Versuch einer Kategorisierung. Mir hat in der Stellungnahme des Verbandes der Seehafenbetriebe gut gefallen, dass da von „Tonnenideologie“ gesprochen worden ist. Ich habe das Bild vor mir, Flüsse und Kanäle in eine Schublade zu packen - was aus physikalischen Gründen schon sehr schwierig ist... Darüber hinaus glaube ich, der Versuch einer Investitionsstrategie des Schauens – wo hat es nun wirklich den größten Effekt? – ist besser als hier mit dem groben Kamm drüber zugehen. Meine Frage an Herrn Heitmann und Herrn Schwanen, weil Sie Häfen und See und die Binnenschifffahrt repräsentieren: Sollten sich bei der Bundesregierung und den Koalitionsfraktionen in der Frage der Nutzerfinanzierung geschlossenen Finanzierungs-kreisläufe durchsetzen, wird Ihre Zukunft dann im Wettbewerb zu den anderen Verkehrsträgern besser aussehen oder schlechter als heute?

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Eine Frage an zwei Experten. Beginnen wir diesmal abweichend mit Herrn Schwanen.

**Jens Schwanen (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.):** Vielen Dank. Ich rede den geschlossenen Finanzierungs-kreisläufen nicht das Wort. Es ist aber die Ideologie dieser Legislaturperiode. Deswegen hatte ich vorhin in meinem Statement gesagt: wenn man diesen Gedanken zugrunde legt, dann muss man natürlich konsequent darüber nachdenken, wer ist alles Nutzer dieser Infrastruktur? Ich habe vorhin bereits gesagt, es ist nicht nur die Güterbinnenschifffahrt. Da kommen verschiedene andere bis hin zu Energiegewinnungsunternehmen dazu, die die Wasserkraft nutzen. Es ist ein ganz großes Spektrum. Ob es ordnungspolitisch hilfreich ist, diese Diskussion jetzt zu beginnen, das müssen andere Leute bewerten. Ich

sage nur, wenn man dieser Ideologie folgt und das auch zum Anlass nimmt, nicht mehr 420 Millionen Euro an Mauteinnahmen in die Wasserstraßen zu geben, wie das im Jahr 2010 noch der Fall gewesen ist, dann wird man sich auch den daraus abgeleiteten unbequemen Diskussionen stellen müssen. Ob da ein einzelner Verkehrsträger hinterher als Sieger oder als Verlierer vom Platz geht, kann man heute nicht beurteilen. Es ist so, dass wir bereits heute für die Nutzung der Flüsse und Kanäle Abgaben zahlen. Wir liegen in der Größenordnung von 70 bis 80 Millionen Euro pro Jahr an Einnahmen. Es wäre gut, wenn man, bevor man die Diskussion startet, den Schritt gehen würde, der bereits vorhin auch schon in der Anhörung angesprochen wurde; dass man also dafür sorgen würde, dass dieser Betrag unmittelbar den Flüssen und Kanälen zufließt, so wie es im Gesetz auch bereits seit mehreren Jahren vorgesehen ist, damit er nicht im allgemeinen Bundeshaushalt versickert. Das wäre ein Anfang. Ob man darüberhinaus mit den verschiedenen Beteiligten den Kanon der Nutzerfinanzierung erweitern möchte, das ist dann eine Diskussion, der werden Sie sich wahrscheinlich stellen müssen. Danke!

**Vorsitzender:** Herr Heitmann, bitte.

**Klaus Heitmann (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.):** Wir haben einen Plafond zum Ausbau der Wasserstraßen von ungefähr 900 Millionen Euro. Sie haben das so aufgeteilt: 300 Millionen Euro gehen davon nach Norden, 600 Millionen Euro bleiben für die Küste. Wenn wir unsere Ausbauprojekte im Norden betrachten, sehen Sie, dass man mit diesem Geld gar nicht hinkommt. Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals umfasst eine Milliarde Euro. Es gibt zwei Möglichkeiten: Entweder muss der Plafond nach Kosten-Nutzen-Überlegungen neu verteilt werden oder, wenn das nicht gewollt ist oder nicht möglich ist, muss man sich Gedanken machen, wie man diesen Plafond erweitert. Das kann man z. B. über die Einführung von Nutzerentgelten. Nur was bedeutet das? Wir brauchen hierfür sicherlich erst einmal eine EU-weite Regelung. Denn Sie wissen, so eine Regelung hätte zur Folge, dass sich die Transportwege zu unseren Häfen verteuern würden. Das Problem scheint mir zu sein: Wie regeln wir das mit dem Rhein? Beim Rhein haben wir die Mannheimer Akte. Da haben wir Mautfreiheit. So lange es dort, wo sich der Verkehr bündelt, nicht zu einer Nutzerfinanzierung kommt, brauchen wir uns keine Gedanken mehr über die weiteren Schritte zu machen. Denn – Herr Schwanen hat das ja gesagt – das Volumen der Entgelte für die Nutzung der Kanäle und Wasserstraßen beträgt 80 Millionen Euro. Wenn wir also nicht an den Rhein rangehen, dann

werden wir niemals auf ein Volumen kommen, das ausreichend ist für eine wettbewerbsfähige Gestaltung. Die Dinge haben also auch eine EU-Ebene, das heißt, wir müssten uns in Europa einigen, alle Wasserstraßen nutzerfinanziert zu gestalten. Das wäre sicherlich ein ganz schweres Vorhaben.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Herr Staffeldt.

**Abg. Torsten Staffeldt:** Ich möchte nochmal auf die ökologischen Aspekte eingehen und habe eine Frage an Herrn Professor Weiger und Herrn Schwanen, auch in dieser Reihenfolge. Es ist unbestritten und wird auch sogar von der Europäischen Union festgestellt, dass die Verlagerung von Güterverkehren auf das Binnenschiff zu einer niedrigeren und geringen Belastung der Umwelt führt, weil der spezifische Einsatz pro transportierter Tonne für das Binnenschiff unschlagbar ist – übrigens auch deutlich besser als die Schiene, die in dem Zusammenhang auch immer wieder genannt wird. Insofern bitte ich Sie, Herr Professor Weiger sowie Herr Schwanen, um eine Einschätzung, ob dieser Aussage von ihrer Seite aus zuzustimmen ist.

**Vorsitzender:** Herr Weiger, auch bitte kurz und knapp.

**Prof. Dr. Hubert Weiger (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland):** In der gebotenen Kürze: Die Aussage trifft generell so nicht zu. Vor allem, wenn alle Parameter mit betrachtet werden. Wir haben durchaus Entlastungseffekte auch im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern in spezifischen Situationen, aber überall dort, zum Beispiel beim Rhein-Main-Donau-Kanal, wo die Schiffe über ein Mittelgebirge fahren, haben wir keineswegs Klimaentlastungseffekte. Aber was uns bewegt, ist viel stärker die Frage der gesamtökologischen Wirkungen und da bitten wir diese in Zukunft bei den Gesamtbetrachtungen stärker als bisher mit zu berücksichtigen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank für die Klarheit und Kürze. Herr Schwanen!

**Jens Schwanen (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.):** Ich kann mich auch klar und kurz fassen: Es gibt aktuelle und unabhängige Untersuchungen, zum Beispiel von der PLANCO Consulting GmbH aus dem Jahre 2007, wo man einen ökologisch-ökonomischen Vergleich der Landverkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße durchgeführt hat, mit dem von Herrn Staffeldt erwähnten Ergebnis: Das Binnenschiff ist ein umweltfreundliches Verkehrsmittel. Ob es in allen Relationen das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist, da gebe

ich Ihnen völlig recht Herr Professor Weiger, diese Behauptung, die sollte man so besser nicht aufstellen. Aber immerhin, PLANCO hat typische Relationen mit heute typischerweise auf den Binnenwasserstraßen anzutreffenden Gefäßgrößen untersucht. Das ist ein wesentlicher Unterschied, zum Beispiel zu der veralteten IFEU-Studie, die davon ausgegangen ist, dass ein Binnenschiff nur 800 Tonnen mitnehmen kann. Das ist eine aktuelle Untersuchung von einem unabhängigen Institut mit typischen Relationen, typischen Transportgütern und typischen Gefäßgrößen und etwas besseres als diese unabhängige Untersuchung haben wir nicht. Ich freue mich, wenn diese Untersuchung auch hier, in Ihrem Haus, genauso zur Kenntnis genommen wird. Dankeschön!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Schwanen, Herr Behrens.

**Abg. Herbert Behrens:** Ich möchte noch einmal an Frau Müller, aber auch an Herrn Professor Weiger die Frage stellen, wie wir den Prozess gestalten sollen. Wir stehen vor der Frage, vor allem auch nach Ihren Beiträgen, was bei der Neugestaltung der Aufgaben und der WSV beachtet werden sollte? Dann müssen wir uns verschärft dem Prozess zuwenden. Sie hatten eine Kommission ins Gespräch gebracht. Ver.di spricht davon, wir müssen uns auf jeden Fall auch mit Umweltverbänden und anderen Akteuren zusammensetzen, um ein Konzept zu erarbeiten. Heißt das, dass man zunächst diese Kommission finden muss? Denn der Bundesrechnungshof geht erst einmal davon aus, dass schon im Spätsommer mit der konkreten Umsetzung begonnen wird. Was wäre aus Ihrer Sicht jetzt vom Gesetzgeber her notwendig, um diesen, von Ihnen angedachten Prozess auch zu realisieren?

**Vorsitzender:** Zur Frage nach dem Prozess, Frau Müller.

**Sigrid Müller (ver.di Bundesfachgruppe Bundesverkehrs- und Straßenbauverwaltung):** Das, was momentan u. a. in vielen öffentlichen Diskussionen läuft, ist aus Sicht der Beschäftigten und unserer Überzeugung nach nicht tragbar. Ein Ausschuss beschließt, das Ministerium erarbeitet etwas und dann geht erst einmal die „Post ab“. Anschließend regen sich alle auf, es kommen Gegengutachten und dann ist das Tohuwabohu da. Deshalb fordern wir in unserer Stellungnahme – und das haben wir auch schon im Schreiben an die Bundeskanzlerin gefordert –, dass Konsenslösungen, sei es über eine Regierungskommission oder über eine andere Kommission, gefunden werden. So dass eben keine Aufregung vorgegeben wird und auf

alle Stellungnahmen reagiert werden muss, die dann kommen. Dies ist ein ineffektiver und nervenzerreißender Prozess. Wir sagen, es ist besser, wenn tatsächlich alle zusammen an einen Tisch kommen und von Beginn an zusammenarbeiten. Unabhängig davon, ob wir eine Kommission oder Ähnliches fordern. Es muss zusammen erarbeitet werden! Das gilt sowohl für die Netzkategorisierung, als auch für die weitere Reform. Wenn jetzt schon losgelegt wird, ist das natürlich ein sehr gefährlicher Schritt. Es besteht die Gefahr, dass dann Pflöcke eingerammt werden, die Wege vorgeben, bei denen man hinterher aber zu anderen Ergebnissen kommt. Dem können wir nicht folgen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Herr Weiger.

**Prof. Dr. Hubert Weiger (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland):** Also im Klartext: Eine Regierungskommission ergibt nur dann einen Sinn, wenn sie zuerst gebildet wird, Arbeitsergebnisse vorlegt und dann gehandelt wird – und nicht, wenn bereits gehandelt wird. Und erst danach darf diskutiert werden. Das führt mit Sicherheit nicht zu den notwendigen, akzeptierten Ergebnissen. Deswegen plädieren wir für die Bildung einer Regierungskommission mit entsprechenden klaren Aufträgen und mit Vorschläge für deren Umsetzung.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Weiger! Vorbildlich knapp! Frau Wilms.

**Abg. Dr. Valerie Wilms:** Herzlichen Dank Herr Vorsitzender. Ich möchte das „Wie kann man da weiterkommen?“ auch nochmal aufgreifen. Meine Frage richtet sich an Herrn Thiele und Herrn Schwanen. Die mangelnde Einbindung seitens des BMVBS ist von vielen Stellen kritisiert worden. Meine Frage: Wie stehen Sie dazu? Wie könnten Sie sich ein Verfahren vorstellen, um insgesamt besser eingebunden zu werden? Wie würden Sie das machen? Würden Sie sich an einer solchen Regierungskommission beteiligen? Dazu hätte ich gerne nochmal eine spezielle Aussage.

**Vorsitzender:** Herr Thiele, kurz und knapp!

**Dr. Patrick Thiele (Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V.):** Wenn eine solche Kommission einberufen würde, würden wir uns selbstverständlich daran beteiligen. Das ist völlig klar. Ich kann anbieten, dass die Kammern ihren Sachverstand einbringen. Die Kammern haben die Kompetenz vor Ort. Das ist unser Angebot, wobei wir auch schon mit dem Ministerium im Gespräch sind.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Thiele! Herr Schwanen.

**Jens Schwanen (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.):** Natürlich ist es so, wenn eine solche Kommission gebildet und der BDB eingeladen würde, dass wir mit dabei wären. Das versteht sich von selbst. Man muss konstruktiv mitarbeiten. Nur dagegen zu sein, würde nicht viel bringen. Ich möchte allerdings zu bedenken geben, dass wir nicht arm an Kommissionen und Gremien sind, die sich mit Wasserstraßen und Binnenschifffahrt beschäftigen. Wir haben einen Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkongzeptes, wir haben ein entsprechendes Lenkungsgremium und am Montag findet die Reaktivierung des Forums Binnenschifffahrt und Logistik statt, wo auch der BUND vertreten ist, ebenso die verladende Wirtschaft, der BDI. Ich warne davor, dass zu viele Gremien aus dem Boden schießen, weil das am Ende zu wenig Gutem führen wird. Was die Frage der Beteiligung angeht, das ist allerdings in der Tat ein Punkt, das wissen aber die Herren aus dem Ministerium bereits, das hat uns geärgert, gebe ich ehrlich zu. Ich weiß auch, dass das Haus das besser machen kann. Deswegen hatte ich vorhin in meinem Statement gesagt, wenn man eine Vorgehensweise wählen würde, dass man versucht für den nächsten Bundesverkehrswegeplan unter Beteiligung der üblichen beteiligten Gremien einen entsprechenden offenen Kommunikationsprozess zu starten und nicht ein fertiges Produkt vorzusetzen, das dann mit einer gewissen Sturheit, wenn ich das mal so sagen darf, durchgezogen wird. Dies wäre, glaube ich, für alle Beteiligten sehr hilfreich. Dankeschön!

**Vorsitzender:** Vielen Dank Herr Schwanen. Vielen Dank meine sehr geehrte Expertin und Experten. Der Herr Staatssekretär möchte noch etwas anmerken. Es tut mir leid, dass wir so in Eile sind, aber wir haben jetzt gleich noch eine ganze Reihe von Gesetzen mit Unmengen von Änderungsanträgen, das Energiepaket abzustimmen und deshalb machen wir etwas mehr Druck. Aber die Diskussion, glaube ich, war trotzdem sehr fundiert. Herr Staatssekretär.

**PSts Enak Ferlemann (BMVBS):** Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren, auch von uns aus herzlichen Dank an die Experten. Wir werden das auswerten und umsetzen, wie Sie das ja von uns auch zu Recht erwarten. Gleichwohl begrüßen wir außerordentlich, dass wir alle bei der Analyse der derzeitigen Lage und der Problemlage übereinstimmende Haltungen erkennen lassen. Zu dem letzten Punkt, ob wir eine Kommission brauchen oder nicht: Wir sehen das Forum für Binnenschifffahrt und Logistik schon als eine solche an,

wo genau dieser Austausch zwischen allen Beteiligten stattfindet. Herr Schwanen hat es auch schon erwähnt: Am 4. Juli 2011 wird das Forum offiziell wieder seine Tätigkeit aufnehmen, sodass wir über eine solche „Kommission“ verfügen, ebenso wie beim Beirat für das Nationale Hafenkongzept, für dessen Umsetzung wir auch die Seehäfen mit dabei haben. Nur damit sich nichts Falsches festsetzt: Einen Plafond „Nord und Süd“, wie vorhin erwähnt, gibt es nicht. Es gibt einen Gesamtetat und dort keine Einteilung. Ich habe vorhin gehört, es gäbe 600 Millionen Euro für den Süden und nur 300 Millionen Euro für den Norden. So etwas ist uns nicht bekannt. Das gibt es nicht. Der andere Punkt: Es klang vorhin an, als stünde die Weservertiefung in Frage. Da kann man nur zu sagen: Wir sind begeistert, dass die beiden Bundesländer, Bremen und Niedersachsen, mit dem gestrigen Tage ihr Einvernehmen zu dieser Maßnahme erklärt haben. Wir werden jetzt in Hochgeschwindigkeit den Planfeststellungsbeschluss endfertigen und dann können wir mit der Maßnahme umgehend beginnen. Dann noch zu dem Thema sicherheitsrelevante Fragen, kann die Unterhaltung gemacht werden? Um es vereinfacht und ein bisschen plakativ zu sagen: Wir lassen keine Stadt in Deutschland im Wasser ertrinken. Alles das, was wir aus der Eigentümerfunktion heraus zur Sicherheit und Sicherung, machen müssen, wird immer gemacht. Daran wird auch kein Konzept eine Priorität verändern.

Eine letzte Bemerkung zur Frage Bundesverkehrswegeplanung 2015: Ja, es ist vorgesehen, dass wir den Bundesverkehrswegeplan für 2015 erstellen. Grundlage ist eine integrierte Verkehrsplanung, eine verkehrsträgerübergreifende Planung, genauso wie das von Ihnen gefordert war. Allerdings mit einer wesentlichen Änderung gegenüber den früheren Verkehrswegeplänen: Es wird überall ein so genanntes Kernnetz und ein weiteres Netz geben. Das ist Ausfluss dessen, was die Europäische Kommission uns mit dem Weißbuch vorgibt. Auch im Weißbuch werden wir sehen, dass wir überall ein Kernnetz bekommen. Wir rechnen damit, dass wir im Sommer, spätestens im Herbst dieses Jahres, die Karten von der Europäischen Kommission bekommen werden, die ausweisen, was Europa uns als so genanntes europäisches Kernnetz vorgibt. Dies muss natürlich von uns dann umgesetzt werden. Von daher gesehen liegen wir mit den Europäern auf gleicher Linie. Im Zuge dessen wird es beim nächsten Mal auch ein Wasserstraßengesetz geben. Ebenso wie es ein Fernstraßenausbaugesetz oder ein Schienenwegeausbaugesetz gibt, wird es auch ein Wasserstraßengesetz geben. Das wird dann Bestandteil der gesamten Bundesverkehrswege-

planung sein. Dies nur als Anmerkung, damit man auch weiter mit den Fakten umgehen kann. Herzlichen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Staatssekretär! Nochmal vielen Dank an die Expertin und die Experten. Vielen Dank an die Gäste. Ich würde Sie jetzt bitten, ohne unhöflich sein zu wollen, möglichst schnell die Tribüne zu räumen. Wir müssen jetzt so schnell wie möglich in die Abstimmung eintreten. Ich danke Ihnen. Auf Wiedersehen!

**Schluss der Sitzung: 13:08 Uhr**

Dr. Anton Hofreiter, MdB  
**Vorsitzender**

**Stellungnahmen der Sachverständigen zur  
Öffentliche Anhörung am 29. Juni 2011  
zu dem Thema „Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung“  
- BT-Drs.: 17/4030, 17/5056, 17/5548**

**Inhaltsverzeichnis**

<b>A-Drs. 17(15)222-A – Klaus Heitmann</b>	<b>Seite 25</b>
Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS)	
<b>A-Drs. 17(15)222-B – Dr. Joachim Koch</b>	<b>Seite 31</b>
Railistics GmbH	
<b>A-Drs. 17(15)222-C – Jens Schwanen</b>	<b>Seite 42</b>
Sprecher der Geschäftsführung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)	
<b>A-Drs. 17(15)222-D – Torsten Müller</b>	<b>Seite 49</b>
Bundesvorsitzender des Fachverbandes Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (FWSV)	
<b>A-Drs. 17(15)222-E – Dr. Patrick Thiele</b>	<b>Seite 58</b>
Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK) Bereich – Dienstleistungen, Infrastruktur, Regionalpolitik	
<b>A-Drs. 17(15)222-F – Prof. Dr. Hubert Weiger</b>	<b>Seite 61</b>
Vorsitzender des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)	
<b>A-Drs. 17(15)222-G – Sigrid Müller</b>	<b>Seite 65</b>
ver.di, Bundesverkehrs/Straßenbauverwaltung	



**ZDS**

**BERATUNGSUNTERLAGE**  
Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)222-A**

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

21. Juni 2011  
Hei/St/III-3/652

**Öffentliche Anhörung  
zur WSV-Reform  
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des  
Deutschen Bundestages  
29. Juni 2011 in Berlin  
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus, Saal 3.101**

**Stellungnahme  
Klaus Heitmann, Hauptgeschäftsführer des ZDS  
zum**

- **Antrag der Fraktion der SPD  
Zukunftsfähigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sichern**  
Drucksache 17/4030
- **Antrag der Fraktion DIE LINKE  
Kein Personalabbau bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung - Aufgaben an ökologischer Flusspolitik ausrichten**  
Drucksache 17/5548
- **Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Neue Netzstruktur für Wasserstraßen präzisieren und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung reformieren**  
Drucksache 17/5056

Zu den Anträgen der drei Bundestagsfraktionen zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) möchten wir im Hinblick auf die

- Ziele und Aufgaben der WSV-Reform
- äußere Aufbauorganisation der WSV
- Kategorisierung der Netzstruktur der Bundeswasserstraßen

wie folgt Stellung nehmen:

### **1. Ziele und Aufgaben der WSV-Reform**

*Wir teilen die Auffassung, dass für die Reform eine fundierte Analyse der Ziele und Aufgaben der WSV notwendig ist.*

Die deutschen See- und Binnenhäfen sind die Verkehrsknotenpunkte im Netz der Bundeswasserstraßen. Der Transport auf den Wasserstraßen beginnt oder endet in den Häfen. Für den Seehafenstandort Deutschland ist eine leistungsfähige WSV daher von großer Bedeutung.

Die deutschen Seehäfen sind für die außenhandelsorientierte deutsche Volkswirtschaft von nationaler Bedeutung. Für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Seehäfen ist ihre seewärtige Erreichbarkeit besonders wichtig. Nach dem Koalitionsvertrag wird die Bundesregierung die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen daher durch eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen. Die dazu notwendigen Fahrinnenanpassungen sollen zügig realisiert werden. Nach dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie dem Nationalen Hafenkonzept haben diese Maßnahmen oberste Priorität.

Für die Standortbedingungen der deutschen Seehäfen ist es außerdem wichtig, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten. Zudem müssen die wasserseitigen Hinterlandbindungen wettbewerbsfähig gestaltet werden. Angesichts des prognostizierten Mengenwachstums in den Seehäfen sieht das Nationale Hafenkonzept daher als eine wichtige Maßnahme für den Hinterlandverkehr die Vernetzung von See- und Binnenhäfen vor. Hierfür müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden.

Um die seewärtigen Zufahrten unserer Häfen sowie den Nord-Ostsee-Kanal mit seinen Schleusen bedarfsgerecht auszubauen, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten sowie im Hinterlandverkehr die See- und Binnenhäfen zu einem kombinierten Verkehrssystem auszubauen, benötigen wir eine WSV, die diesen Anforderungen gerecht wird und diese Aufgaben kompetent und kundenfreundlich wahrnehmen kann.

Ein leistungsfähiges und bedarfsorientiertes Management der Bundeswasserstraßen ist ein Standortvorteil, der die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehafenwirtschaft stärkt. An diesen Zielen und Aufgaben sollte sich die WSV-Reform orientieren.

## **2. Äußere Aufbauorganisation der WSV**

*Wir teilen die Auffassung, die Fachaufgaben zu bündeln.*

Nach der bisherigen Aufbauorganisation sind die beiden Küstendirektionen in ihrem Bereich als Planfeststellungsbehörden für Infrastrukturmaßnahmen zur Unterhaltung und zum Ausbau von Bundeswasserstraßen sowie für den Neubau von Häfen (JadeWeserPort) zuständig und haben außerdem die Aufgabe, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten.

Die Reform der äußeren Aufbauorganisation der WSV bietet die Chance, die Strukturen zu modernisieren, um eine zeitgemäße und funktional vernünftige Aufgabenteilung der WSV vorzunehmen. Dabei sollte sich die neue Organisationsstruktur an dem Verbundcharakter des Systems Schiff/Wasserstraße/Häfen orientieren.

Die bisherige Struktur der Verwaltung ist vorwiegend von der bautechnischen Ausrichtung der Unterhaltungsmaßnahmen geprägt. Sie sollte zugunsten eines wasserstraßenbezogenen Ansatzes verändert werden, bei dem die Bereitstellung eines effizienten regionalen Infrastrukturangebotes „Wasserstraße“ im Vordergrund steht. Die bisherige Trennung der Verwaltung zwischen see- und binnenschiffsorientierten Bau- und Verwaltungstätigkeiten widerspricht dem Verbundcharakter des Systems Schiff/Wasserstraße/Häfen, durchgehende Verkehrsfunktionen von Wasserstraßen auf unterschiedliche Zuständigkeiten und Organisationseinheiten aufzuteilen.

Wir schlagen daher einen neuen Ansatz vor, der eine Wasserstraße als Organisationseinheit betrachtet und dabei die Zuständigkeiten für die seewärtigen Zufahrten und wasserseitigen Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen organisatorisch zusammenlegt. Dies führt zur Beibehaltung der beiden Küstendirektionen Nord und Nordwest mit folgender Organisationsstruktur:

- WSD Nordwest: Seeschiffahrtsstraßen Ems, Jade, Weser und Seewasserstraße Nordsee einschließlich Binnenwasserstraßen Ems, Weser, Dortmund-Ems-Kanal und Küstenkanal.
- WSD-Nord: Seeschiffahrtsstraßen Elbe, Nord-Ostsee-Kanal, Trave, Warnow, Peene und Seewasserstraße Ostsee einschließlich Binnenwasserstraßen Elbe, Trave, Elbe-Lübeck-Kanal und Elbe-Seitenkanal.

Dabei sollten die bisherigen Zuständigkeiten für die Nord- und Ostsee bestehen bleiben.

## **3. Kategorisierung der Netzstruktur der Bundeswasserstraßen**

*Wir teilen die Auffassung, die Kategorisierung der Netzstruktur der Bundeswasserstraßen nicht nur nach der Höhe der beförderten Tonnen pro Jahr vorzunehmen.*

Mit der vom BMVBS vorgeschlagenen Neustrukturierung der Bundeswasserstraßen als ein neues strategisches Konzept wird die Umsetzung wichtiger

Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzpts für die See- und Binnenhäfen in Frage gestellt.

Nach dem Nationalen Hafenkonzpt und dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik hat der Ausbau der seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen oberste Priorität. Diesen Maßnahmen soll Vorrang vor volkswirtschaftlich weniger rentablen Projekten eingeräumt werden.

Gemäß dem Nationalen Hafenkonzpt wird der Bund nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses mit den entsprechenden Baumaßnahmen zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sowie der Unter- und Außenweser beginnen. Außerdem wird der Bund den Nord-Ostsee-Kanal ausbauen und die Außenems und die Peene vertiefen.

Auch der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht vor, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherzustellen. Die dazu notwendigen Fahrrinnenanpassungen sollen zügig realisiert werden.

Die vorgeschlagene Kategorisierung der Netzstruktur der Bundeswasserstraßen hätte jedoch zur Folge, dass die Außenjade, Außenweser, Außen- und Unterelbe, der Nord-Ostsee-Kanal sowie die seewärtigen Zufahrten zu den Häfen Lübeck und Rostock als Vorrangwasserstraßen ausgewiesen werden. Nur auf diesen Wasserstraßen wären Ausbaumaßnahmen zur Anpassung der Fahrrinne an die Schiffsgrößenentwicklung möglich.

Alle übrigen seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen würden als Hauptwasserstraßen oder sonstige Wasserstraßen kategorisiert, die für künftige Ausbaumaßnahmen nicht mehr in Betracht kämen.

Für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist ihre seewärtige Erreichbarkeit jedoch von entscheidender Bedeutung. Wir halten es daher dringend für erforderlich, alle seewärtigen Zufahrten der deutschen Seehäfen auf Dauer in die Kategorie „Vorrangwasserstraßen“ aufzunehmen.

Das Nationale Hafenkonzpt sieht als eine weitere wichtige Maßnahme die Vernetzung von See- und Binnenhäfen vor. Der ZDS und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen arbeiten an dem Ziel, See- und Binnenhäfen zu einem kombinierten Verkehrssystem auszubauen.

Die deutschen See- und Binnenhäfen sind die Verkehrsknotenpunkte im Netz der Bundeswasserstraßen. Der Transport auf den Wasserstraßen beginnt oder endet in den Häfen. Verbindet man die einzelnen Knotenpunkte, so ergibt sich das erforderliche Netz der Binnenwasserstraßen.

Hierfür müssen allerdings auch die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden. Die Binnenschifffahrt ist der einzige Verkehrsträger mit Kapazitätsreserven. Die vorgeschlagene Neustrukturierung der Bundeswasserstraßen ist jedoch nicht geeignet, ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen auf- und auszubauen.

Die Binnenwasserstraßen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen sollen allenfalls dem Haupt- und Ergänzungsnetz angehören. Wesentliche Bereich werden sogar nur dem Neben- und Randnetz zugeordnet.

Ausbaumaßnahmen im Wasserstraßennetz des Hinterlandverkehrs unserer Seehäfen sollen damit nicht mehr möglich sein, bestenfalls Optimierungen oder Bestandserhaltung.

Dagegen wird der wasserseitige Hinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen dem Vorrangnetz zugeordnet und sein beschleunigter Ausbau in Aussicht gestellt.

Als Kriterien für die geplante Kategorisierung der Wasserstraßen sollen ausschließlich beförderte Gütertonnen herangezogen werden. Dieses Kriterium ist allein jedoch nicht geeignet, die vorhandenen Mittel bedarfs- und zeitgerecht auf prioritäre Projekte zu konzentrieren.

Die einzelnen Güterarten haben unterschiedliche Auswirkungen auf Wertschöpfung und Arbeitsplätze. Außerdem müssen die Entwicklungsmöglichkeiten von Standorten und ihre regionale und volkswirtschaftliche Bedeutung berücksichtigt werden. Ein aktuelles Beispiel ist die zunehmende Bedeutung der Offshore-Windpark-Logistik. Eine moderne Verkehrspolitik darf daher nicht auf eine veraltete „Tonnenideologie“ basieren.

Bisheriges Kriterium für den Ausbau der Bundeswasserstraßen ist das Nutzen/Kosten-Verhältnis der einzelnen Projekte. Dabei werden auch Umweltaspekte mitberücksichtigt. Diese Betrachtungen müssen auch weiterhin für die Auswahl der Projekte von entscheidender Bedeutung sein.

Das vorgeschlagene Klassifizierungskonzept leitet dagegen einen Systemwechsel in der Allokation staatlicher Investitionen ein, der über die Tragweite eines einzelnen Haushaltsplans hinausgeht. Hierfür fehlt jedoch eine ordnungsrechtliche Grundlage.

Wir halten es daher auch weiterhin für notwendig, die gesamtwirtschaftliche Bedeutung eines Projektes als ein entscheidendes Auswahlkriterium heranzuziehen.

Der Maßstab für die Vorrangwasserstraßen im Küstenbereich ist zudem gegenüber dem Maßstab des Vorrangnetzes der Binnenwasserstraßen unausgewogen. Während im Küstenbereich ein Transportaufkommen von mindestens 50 Mio. t jährlich erforderlich ist, soll für die Aufnahme von Bundeswasserstraßen im Vorrangnetz bereits ein Güteraufkommen von mindestens 10 Mio. t ausreichen. Bei der Definition der einzelnen Kategorien sollten Wasserstraßen im Küstenbereich jedoch nicht schlechter gestellt werden als Binnenwasserstraßen.

Ausbaumaßnahmen, die unabhängig von der geplanten Netzstruktur begonnen wurden, sollen fortgesetzt und qualifiziert beendet werden. Dies sollte auch für Projekte gelten, deren Planfeststellungsverfahren bereits weit fortgeschritten sind, wie z. B. die Fahrrinnenanpassung der Unterweser.

Zusammenfassend möchten wir darauf hinweisen, dass wir Verständnis für eine Priorisierung der Investitionsmaßnahmen vor dem Hintergrund der notwendigen Haushaltskonsolidierung haben.

Die Kriterien für diese Priorisierung müssen allerdings ausgewogen sein, gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtigen sowie im Einklang mit dem Nationalen Hafenkonzzept für See- und Binnenhäfen stehen.

Die Konzentration auf prioritäre Maßnahmen muss aber auch tatsächlich zu ihrer bedarfs- und zeitgerechten Realisierung führen.

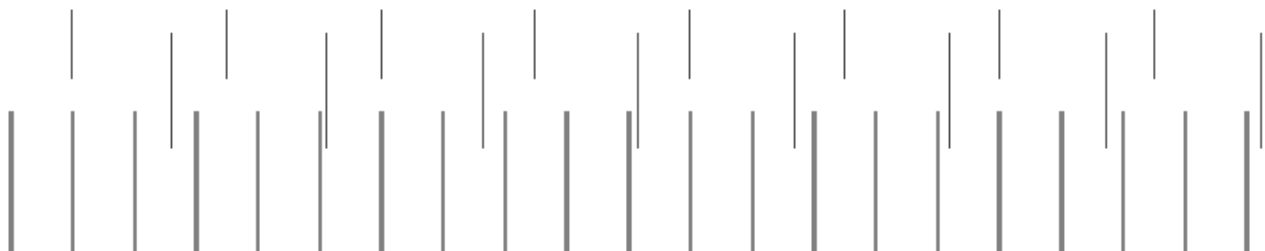
BERATUNG S U N T E R L A G E  
Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)222-B**

**railistics**  
||||

**Vorschläge zur Bewertung der Bundeswasserstraßen unter Berücksichtigung der Aspekte Netzfunktion und volkswirtschaftliche Wertschöpfung**

Dr. Joachim Koch



|||| © railistics

Erstellt für  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
10557 Berlin

29.06.2011

Erstellt durch  
Railistics GmbH  
Bahnhofstraße 36  
65185 Wiesbaden  
t +49 611 447 880

[j.koch@railistics.de](mailto:j.koch@railistics.de)

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	1. Zielsetzung	1
	2. Methodik	1
	2.1. Untersuchungsraum	1
	2.2. Daten	3
	2.3. Erreichbarkeit im Seehafenhinterlandverkehr	3
	2.4. Bewertung der Gütermengen	4
	3. Anwendung	5
	3.1. Erreichbarkeit	5
	3.2. Bewertung der Gütermengen	6
	3.3. Netzcharakteristik	6
	4. Schlussfolgerungen	7



<b>Abbildungsverzeichnis</b>	Abbildung 2-1: Untersuchungsraum	2
	Abbildung 2-2: Beispiel für ein definiertes Wirtschaftszentrum	2
	Abbildung 3-1: Erreichbare Umsätze im KV	5
	Abbildung 3-2: Bewertete Gütermengen im konventionellen Verkehr (in Tonnen)	6
	Abbildung 3-3: Wasserstraßennetze in Nord- und Süddeutschland	7
<b>Tabellenverzeichnis</b>	Tabelle 2-1: Clustereinteilung	4

## 1. Zielsetzung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) plant, die Kriterien, die für den Ausbau und die Instandhaltung der Bundeswasserstraßen gelten, zu überarbeiten. So soll zukünftig das **Verkehrsaufkommen** in Gütertonnen primär als Entscheidungskriterium herangezogen werden.

Bei dieser nur von den aktuellen Bestandsverkehren ausgehenden Vorgehensweise werden allerdings nach Einschätzung von Railistics wichtige Aspekte nicht gebührend berücksichtigt. Insbesondere die vor allem in Norddeutschland ausgeprägte **Netzfunktion** und die **volkswirtschaftliche Wertschöpfung** der Wasserstraßen können mit diesem Modell nicht ausreichend dargestellt werden. Weiterhin können in dem Modell des BMVBS die **Potenziale** der Wasserstraße, durch einen Ausbau zusätzliche Marktanteile zu gewinnen, nicht berücksichtigt werden. Vor allem im **Seehafenhinterlandverkehr** bestehen noch erhebliche Potenziale für die Wasserstraße, bei entsprechendem Ausbau ihren Marktanteil zu erhöhen und so die anderen Verkehrsträger Schiene und Straße zu entlasten.

Die Untersuchung hat das **Ziel**, Vorschläge zur Bewertung der Bundeswasserstraßen zu entwickeln, die diese Aspekte berücksichtigen. Insbesondere sollte aufgezeigt werden, wie die im Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ sowie im Nationalen Hafenkonzept formulierten Ziele der Bundesregierung einer besseren Einbindung der deutschen Seehäfen in die internationale Logistik über eine bedarfsgerechte Wasserstraßeninfrastruktur im Hinterland unterstützt werden können.

## 2. Methodik

Es wurden die für selektierte Wasserstraßen zur Verfügung stehenden bewerteten Gütermengen und die Erreichbarkeit von an diesen Wasserstraßen liegenden Wirtschaftszentren von den Seehäfen aus analysiert. Aufgrund ihrer unterschiedlichen Charakteristiken wurden der Kombinierte Verkehr und konventionelle Verkehre getrennt betrachtet. Die Untersuchung reflektiert dabei gesamthaft auf die tatsächlichen und potenziellen Transportströme für die Wasserstraßen. Eine Einbeziehung des Modal Split erfolgte dabei in diesem Schritt noch nicht.

### 2.1. Untersuchungsraum

In dieser Untersuchung wurde der Raum nördlich der Linie Dortmund-Dresden zwischen der niederländischen Grenze im Westen und der tschechischen Grenze im Osten betrachtet. Ausgenommen wurde dabei das Einzugsgebiet des Rheins im Westen, da dieses eher in Richtung der Westhäfen (ARA-Häfen) orientiert ist.

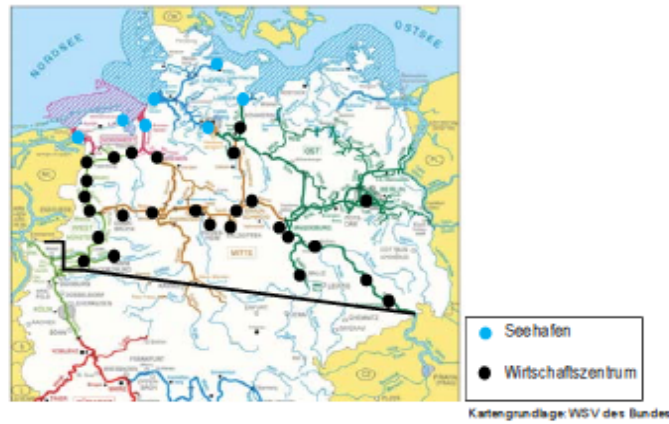


Abbildung 2-1: Untersuchungsraum

Innerhalb dieses Untersuchungsraumes wurden **Wirtschaftszentren** entlang relevanter Wasserstraßen definiert. Als relevante Wasserstraßen für den gewerblichen Binnenschifftransport wurden diejenigen ab der Klasse IV definiert. Als Wirtschaftszentren wurden zusammenhängende Gebiete an den Binnenwasserstraßen definiert, die die folgenden Kriterien erfüllen:

- Mehr als 10.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im produzierenden Gewerbe,
- Mindestens eine Milliarde Umsatz pro Jahr im verarbeitenden Gewerbe,
- Vorhandensein eines Binnenhafens.

Aus Gründen der Datenverfügbarkeit wurden Landkreise den Wirtschaftszentren zugeordnet, die flächenmäßig größtenteils in einem Radius von etwa 25 km um den jeweiligen zentralen Binnenhafen liegen. Die ausgewählten Landkreise wurden als Ganzes jeweils nur einem Wirtschaftszentrum zugeordnet. Bei der Auswahl und Zuordnung der Wirtschaftszentren wurde auch die Richtung der Verkehrsströme berücksichtigt, um einen zu langen Vorlauf gegen die Fracht zu vermeiden (Betrachtung der Hauptverkehrsrichtung).



Abbildung 2-2: Beispiel für ein definiertes Wirtschaftszentrum  
Seite 2

Aus Gründen der Datenverfügbarkeit wurden die Seehäfen Emden, Bremen, Bremerhaven, Nordenham und Hamburg im Untersuchungsraum betrachtet. Weitere Seehäfen, wie beispielsweise Brake und Wilhelmshaven sollen in Projektfolgeschritten mit einbezogen werden.

## 2.2. Daten

Als Grundlage für die Gütermengen zu den Seehäfen und die Aufteilung auf die einzelnen Seehäfen wurden die **Istwerte 2004 der Verkehrsverflechtungsprognose 2025**<sup>1</sup> herangezogen. Die Verkehrsverflechtungsmatrix für den Güterverkehr enthält Transporte, die das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland berühren. Sie unterteilt sich in die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Der Seehafenhinterlandverkehr wird gesondert betrachtet und zusätzlich in Kombinierten Verkehr und konventionellen Verkehr unterteilt.

Die **Werte für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten** im produzierenden Gewerbe und die **Jahresumsätze im verarbeitenden Gewerbe** wurden den entsprechenden Statistiken des Statistischen Bundesamts bzw. der statistischen Landesämter der betroffenen Bundesländer<sup>2</sup> (Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Sachsen, Sachsen-Anhalts sowie Berlin-Brandenburg) entnommen.

## 2.3. Erreichbarkeit im Seehafenhinterlandverkehr

Um die volkswirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen für die Hinterlandanbindung herauszuarbeiten, wurde die **Erreichbarkeit** der definierten Wirtschaftszentren von den Seehäfen aus anhand der erreichbaren Umsätze des verarbeitenden Gewerbes kartografisch dargestellt. Nicht relevante Relationen und die doppelte Einbeziehung von Potentialen wurden dabei durch eine Aufteilung der erreichbaren Umsätze auf die verschiedenen Seehäfen anhand der Istwerte 2004 aus der Verkehrsverflechtungsprognose 2025 ausgeschlossen. Die Werte für die erreichbaren Umsätze wurden dabei von den Seehäfen ausgehend entlang der Wasserstraßen aufsummiert. **Ergebnis sind Werte, wie viel Umsatz im verarbeitenden Gewerbe über den jeweiligen Abschnitt der Wasserstraße erreichbar ist.** Falls mehrere wasserseitige Wege möglich sein sollten, wurde angenommen, dass nur einer genutzt wird.

---

<sup>1</sup> Beratergruppe Verkehr +Umwelt GmbH, Intraplan Consult GmbH: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, Freiburg/München 2007, Planco Consulting Seeverkehrsprognose zur Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung, Essen 2007

<sup>2</sup> z.B. Regionaldatenbank Deutschland der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder: <https://www.regionalstatistik.de> und regionalstatistische Datenbank des Landesbetriebs für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen: <http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/>

Dabei wurde das **folgende Verfahren** angewendet:

- a. In einem ersten Schritt wurden aus den absoluten Werten der Verkehrsverflechtungsmatrix die prozentualen Anteile der verschiedenen Seehäfen am Aufkommen der einzelnen Wirtschaftszentren ermittelt.
- b. Im nächsten Schritt wurden die Umsatzzahlen des produzierenden Gewerbes des jeweiligen Wirtschaftsraumes mit den ermittelten Prozentwerten auf die Seehäfen aufgeteilt.
- c. Anschließend wurden die Routen Wirtschaftszentren/Seehäfen definiert. Die Wasserstraßen wurden in einzelne Abschnitte zwischen den Wirtschaftszentren, Kreuzungspunkten mit anderen Wasserstraßen und Seehäfen aufgeteilt.
- d. Für die einzelnen Abschnitte wurde ermittelt, welche Ströme von den Wirtschaftszentren zu den Seehäfen über diese laufen.
- e. Anschließend wurden die Umsatzanteile aller Ströme auf dem entsprechenden Abschnitt zusammengesamt.

## 2.4. Bewertung der Gütermengen

Zur Bewertung der Gütermengen (in Tonnen) zwischen den Wirtschaftszentren und den Seehäfen wurden die Wirtschaftszentren anhand der beiden Kriterien „sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im produzierenden Gewerbe“ und „Umsatz im verarbeitenden Gewerbe“ getrennt in Cluster von 1 bis 5 eingeteilt. Die Einteilung wurde dabei wie folgt vorgenommen:

Beschäftigte	Umsatz (in Euro)	Clusterwert
10.000-25.000	1.000.000.000-2.500.000.000	1
25.001-50.000	2.500.000.001-5.000.000.000	2
50.001-75.000	5.000.000.001-7,500.000.000	3
75.001-100.000	7.500.000.001-10.000.000.000	4
Über 100.000	Über 10.000.000.000	5

**Tabelle 2-1: Clustereinteilung**

Die Gütermengen für die einzelnen von den Wirtschaftszentren ausgehenden Relationen zu den Seehäfen wurden dabei mit den Clusterwerten multipliziert. Die bewerteten Gütermengen wurden analog der unter 2.3 beschriebenen Methodik auf die Wasserstraßen aufsummiert. Ergebnis sind die jeweiligen bewerteten Gütermengen im Seehafenhinterlandverkehr auf den einzelnen Wasserstraßenabschnitten in Tonnen.

## 3. Anwendung

### 3.1. Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren im Untersuchungsraum von den Seehäfen wurde anhand der erreichbaren Umsätze im verarbeitenden Gewerbe kartografisch dargestellt. Beispielhaft werden hier die Ergebnisse für den Kombinierten Verkehr wiedergegeben (Die blauen Kästen stellen hierbei die über den entsprechenden Wasserstraßenabschnitt erreichbaren Umsätze dar, die schwarzen geben den Umsatz des jeweiligen Wirtschaftszentrums wieder, eine Null bedeutet hierbei, dass sich in dem entsprechenden Wirtschaftszentrum keine wasserseitige KV-Umschlaganlage befindet).

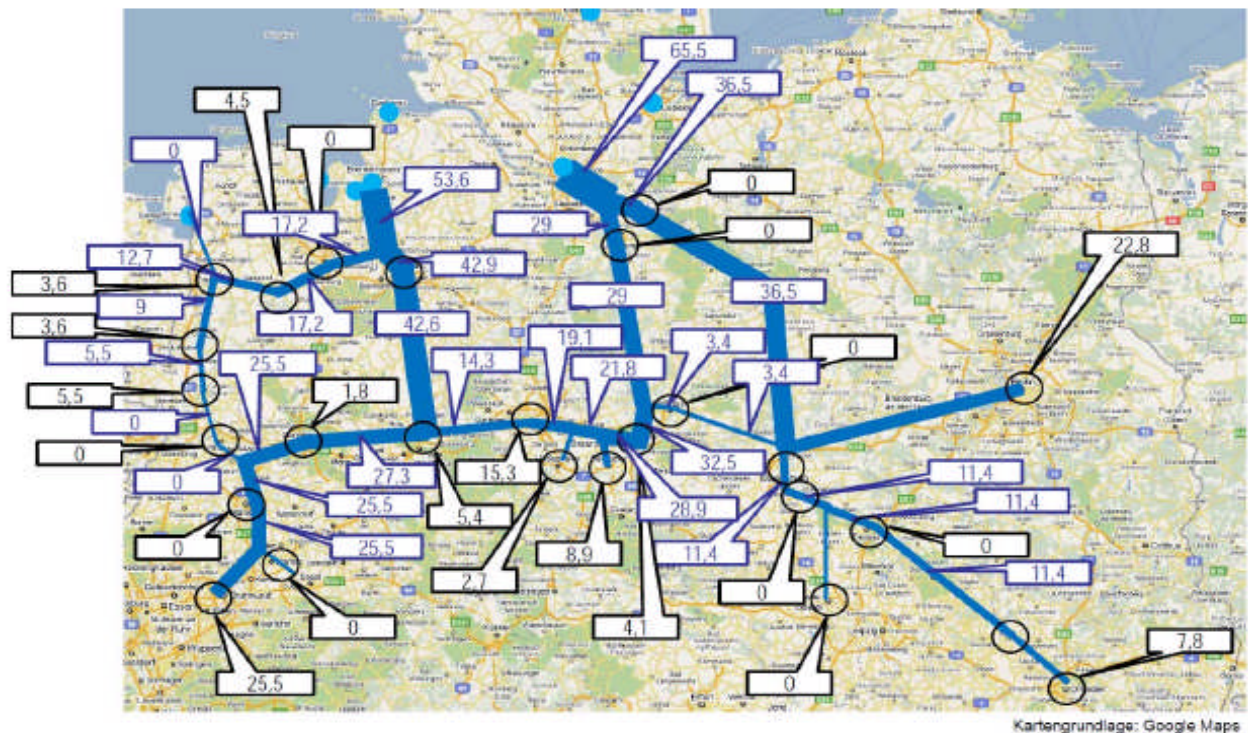


Abbildung 3-1: Erreichbare Umsätze im KV

### 3.2. Bewertung der Gütermengen

Die im Seehafenhinterlandverkehr beförderten und mit den Clusterwerten bewerteten Gütermengen wurden ebenfalls kartografisch dargestellt. Beispielhaft werden hier die Werte für den konventionellen Verkehr wiedergegeben:



Abbildung 3-2: Bewertete Gütermengen im konventionellen Verkehr (in Tonnen)

Kartengrundlage: Google Maps

### 3.3. Netzcharakteristik

Weiterhin wurde die Netzcharakteristik des Wasserstraßennetzes in ganz Deutschland untersucht. Ergebnis ist eine klare Unterscheidung zwischen dem norddeutschen und dem süddeutschen Wasserstraßennetz. Im **Norden besteht eine engmaschige Netzstruktur**, die eine gute flächenmäßige Erschließung ermöglicht. Im **Süden dagegen existiert eine auf den Rhein ausgerichtete Baumstruktur**, die weite Bereiche unerschlossen lässt.

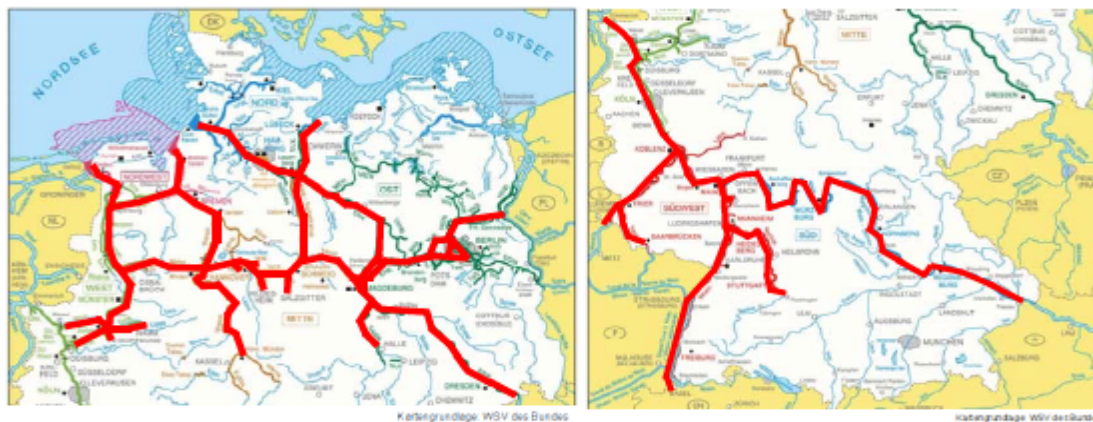


Abbildung 3-3: Wasserstraßennetze in Nord- und Süddeutschland

## 4. Schlussfolgerungen

Die hier entwickelte Methodik stellt eine Weiterentwicklung der vom BMVBS entwickelten, rein auf die Tonnage bezogenen Methodik dar. Durch die Clusterbildung ist eine moderate Weiterentwicklung der Methodik vorgenommen worden, ohne den gesamten Grundcharakter der Berechnungsmethodik komplett zu verändern. Die Steigerungsfaktoren der bewerteten Tonnagen liegen zwischen 1 und 5, berücksichtigen die jeweilige regionale Entwicklung der Wirtschaftszentren sehr stark. Damit ist es gelungen, die Wertschöpfung der einzelnen Industrie- und Wirtschaftsregionen angemessen zu berücksichtigen. Durch die Bewertung der Gütermengen im Seehafenhinterlandverkehr anhand der erreichbaren Wirtschaftszentren wird die in den definierten Wirtschaftszentren entlang der Wasserstraßen erbrachte Wertschöpfung mit in die Betrachtung einbezogen.

Mit der Clusterbildung hat man qualifizierte Stellschrauben in der Hand, um die Mengenströme mit zusätzlichen Kriterien zu bewerten. Die Clusterbildung differiert von Region zu Region. Regionen mit starker Wirtschaftskraft haben höhere Werte erreicht. Damit ist der methodische Ansatz bestätigt. Es wird empfohlen, die Methodik auch für die südlich gelegenen Wasserstraßen anzuwenden, um eine flächendeckende Darstellung zu erhalten.

Aufgrund ihrer unterschiedlichen Charakteristik sollten das norddeutsche und das süddeutsche Wasserstraßennetz getrennt betrachtet werden. Das norddeutsche Netz hat vor allem für den Seehafenhinterlandverkehr Bedeutung. Vor dem Hintergrund der hohen prognostizierten Zuwächse im Seegüterumschlag sollte es Ziel sein, insbesondere hier mehr Güter auf Binnenwasserstraßen zu befördern. Dadurch werden auch dringend benötigte Trassen auf der Schiene frei. Durch den Ausbau der Wasserstraßen kann ein höherer Modal-Split-Anteil durch eine bessere Nutzung der Wasserstraße erreicht werden. Der Aspekt der Projektloadungen sollte in der künftigen Methodik berücksichtigt sein. Für übergro-



ße und überschwere Transportgüter, die auf Straße und Schiene häufig nicht transportiert werden können, sind die Wasserstraßen meist die einzige Transportmöglichkeit.

Für einen wirtschaftlichen Verkehr sollte streckenabhängig grundsätzlich mindestens der Einsatz von GMS zugrunde gelegt werden. Standard zum Ausbau der Strecken sollte deshalb das GMS sein. Da Schleusen eine lange Lebensdauer haben, sollte diese zukunftsorientiert mindestens für ÜGMS ausgebaut werden. Die Strecken können dann bei Notwendigkeit nachträglich für ÜGMS ertüchtigt werden. Streckenbezogen ist auch ein höherer Ausbaustandard sinnvoll. Bestehende Engpassstellen, die nicht dem entsprechenden Ausbaustandard der jeweiligen Wasserstraße genügen, sollten bevorzugt ausgebaut werden.

**BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFFAHRT E. V.**

---

Rechtsanwalt Jens Schwanen  
Sprecher der Geschäftsführung

**vorab per E-Mail:** verkehrsausschuss@bundestag.de

Deutscher Bundestag,  
Ausschuss für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Sekretariat  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)222-C**  
**BERATUNGSUNTERLAGE**  
**Bitte aufbewahren!**

22. Juni 2011  
JS/Fr

**Positionspapier des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes**

Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 29. Juni 2011

Sehr geehrte Damen und Herren,

wunschgemäß übersenden wir Ihnen in der Anlage die schriftliche Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. anlässlich der Expertenanhörung am 29. Juni 2011 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Schwanen  
Geschäftsführer

**Anlage**  
Positionspapier des BDB



22. Juni 2011

## **Positionspapier des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes**

### **Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 29. Juni 2011**

Das BMVBS hat für den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages einen Bericht zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erarbeitet, der zugleich ein Konzept zur Neugliederung der Bundeswasserstraßen beinhaltet. Diese am 26. Januar 2011 an die Mitglieder des Haushaltsausschusses übergebene Unterlage wurde durch einen 2. Bericht vom 28. April 2011 ergänzt. Gerne nutzt der BDB e.V. als Branchenverband, der die Interessen der gewerblichen Güter- und Fahrgastschifffahrt in Deutschland vertritt, die Gelegenheit, vor dem Verkehrsausschuss des Bundestages zur beabsichtigten Reform der WSV und zur Netzneustrukturierung Stellung zu nehmen. Da die vorgestellte Netzstruktur für das System Wasserstraße, d.h. für die Unternehmer in der Binnenschifffahrt, die Hafenbetriebe und die verladende Wirtschaft, eine wesentlich größere Relevanz hat als die Verwaltungsreform, bildet die Bewertung der beabsichtigten Veränderungen im Infrastrukturbereich den Schwerpunkt dieser Ausführungen. Bereits an dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die Entscheidung des Haushaltsausschusses vom 25. Mai 2011, die WSV-Reform zukünftig getrennt von der beabsichtigten Netzstruktur zu erarbeiten, ausdrücklich begrüßt wird, da eine Sachnotwendigkeit für die Verknüpfung dieser beiden Themen seitens BDB nicht gesehen wird.

### **I. Netzneustrukturierung**

In den o.g. Berichten des BMVBS wird die zukünftige Reform der WSV aus der neuen Struktur des Wasserstraßennetzes abgeleitet. Hierbei wird der Hinweis gegeben, dass das BMVBS die Strategie eines einheitlichen Wasserstraßennetzes aufgeben wird und Ausbau und Substanzerhalt der Bundeswasserstraßen zukünftig von der verkehrlichen Bedeutung abhängig gemacht werden. Das BMVBS führt u.a. die Unterdeckung des Wasserstraßenhaushalts mit einem jährlichen Fehlbetrag von rund 500 Mio. Euro und den vorliegenden Investitionsstau als Begründung für die „strategische Entscheidung“ an, die geringen verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen auf die Teile der Wasserstraßeninfrastruktur zu konzentrieren, die bereits heute oder absehbar über ein hohes Verkehrsaufkommen verfügen. Dort soll die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur gewährleistet werden. An den übrigen Wasserstraßen soll lediglich der gegenwärtige Zustand erhalten werden. Auf Ausbaumaßnahmen wird verzichtet, selbst wenn diese volkswirtschaftlich sinnvoll wären. An Wasserstraßen mit geringerer Transportnachfrage und ohne absehbares Steigerungspotential wird der Ressourceneinsatz zurückgefahren. Wasserstraßen, die bereits heute keine nennenswerte Funktion für den Gütertransport, die Personenschifffahrt und/oder den Wassertourismus haben, sollen ihre Verkehrsfunktion vollständig verlieren und soweit wie möglich renaturiert werden.

### **Prioritätensetzung ist sinnvoll**

Der BDB unterstützt ausdrücklich die Strategie, Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bevorzugt dort vorzunehmen, wo der verkehrliche Nutzen und der volkswirtschaftliche Nutzen gegeben sind, qualifizierte Prognosen Verkehrszuwächse erwarten lassen, und die Erhaltungsmaßnahmen am Dringlichsten sind. Einer in diesem Sinne verstandenen Prioritätensetzung ist zuzustimmen.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass diese Strategie nicht neu ist, sondern bereits die Handlungsmaxime der Vorgängerregierungen darstellte: So ist bereits im „Investitionsrahmenplan“ (IRP, April 2007) nachzulesen, dass die Bundesverkehrsinfrastrukturen auf Vorhaben von möglichst hoher verkehrlicher und wirtschaftlicher Effizienz priorisiert werden (S. 7 ff.). Für den Bereich der Bundeswasserstraßen wurde bereits 2007 festgestellt, dass wegen des hohen Durchschnittsalters der Anlagen an den Bundeswasserstraßen Maßnahmen zur Substanzerhaltung im Vordergrund stehen müssen: In der Zeit von 2007 bis 2010 dienten etwa 80 % der vorgesehenen Investitionen in die Bundeswasserstraßen den **Erhaltungsmaßnahmen** (IRP 2007, S. 22 ff.). Es ist daher ausdrücklich der Behauptung des BMVBS zu widersprechen, es erfolge nun ein „Strategiewechsel“, da die Vergangenheit gezeigt habe, dass „durch Millioneninvestitionen nach dem Gießkannen-Prinzip“ kein Verkehr auf wenig befahrenen Bundeswasserstraßen „herbeigebaut“ werden konnte (2. WSV-Reformbericht, Pressemitteilung des BMVBS vom 23. Mai 2011). Eine Investitionspolitik nach dem Gießkannenprinzip hat es im Bereich der deutschen Flüsse und Kanäle ebenso wenig gegeben wie fehlgeschlagene Versuche des „Herbeibauens“ (= Fehlallokationen) von Schiffsverkehr. Richtig ist vielmehr, dass über Jahre der Haushaltsansatz des Bundes kaum genügt hat, wenigstens die Substanz zu erhalten, weshalb nun ein jährlicher Fehlbetrag von mindestens 500 Mio. Euro (1. WSV-Reformbericht vom 26. Januar 2011) zu verzeichnen ist.

### **Infrastrukturhemmnisse verhindern Prognoseerfüllungen**

Es ist der Analyse des BMVBS zuzustimmen, dass in bestimmten Regionen Deutschlands das Verkehrswachstum auf den Flüssen und Kanälen – namentlich in der Mitte und im Osten Deutschlands – hinter den vor 20 Jahren erstellten Prognosen zurückgeblieben ist. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass sämtliche Prognosen darauf abstellen, dass erforderliche Infrastrukturvorhaben in wesentlichen Teilen bereits fertig gestellt worden sind: Projekte im Schienen- und Schiffsverkehr entfalten ihre Verkehrswirksamkeit in der Regel erst nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme oder wesentlicher zusammenhängender Teilmaßnahmen. Faktoren wie zu kurze Schleusenkammern, zu niedrige Brückendurchfahrtshöhen und zu geringe Abladetiefen sorgen aber auch heute noch in weiten Teilen des Wasserstraßennetzes dafür, dass die Schifffahrt ihr volles Leistungspotenzial – und damit die in sie gesteckten Erwartungen und Prognosen – nicht erfüllen kann. Die Argumentation des BMVBS ist in diesem Punkt zirkulär: Die Infrastruktur wurde nicht in ausreichendem Maße durchgängig hergestellt, mit der Folge, dass die Güterverkehrsprognosen nicht erfüllt wurden, was nun wiederum als Argument genutzt wird, Infrastrukturmaßnahmen zurückzuführen.

Im Folgenden wird dargelegt, warum die als Modernisierungskonzept bezeichnete Netzneustrukturierung des BMVBS beim BDB auf **Bedenken** stößt:

Die Binnenschifffahrt erbringt 10 Prozent der Verkehrsleistung für Industrie und Handel in Deutschland und erzielt trotz eines deutlich kleineren Infrastrukturnetzes rund 70 Prozent des Transportaufkommens des Verkehrsträgers Schiene. Außerdem befördert die größte Flotte von Binnenfahrgastschiffen in Europa jährlich rund 17 Mio. Gäste auf deutschen Binnenwasserstraßen. Grundsätzlich resultiert bei den Schifffahrts- und Hafentreibenden sowie der verladenden Wirtschaft aus dem beschriebenen Netzzustand die Erwartung, dass – unter Berücksichtigung der eingangs erwähnten Prioritätenbildung – das Wasserstraßennetz saniert und für die logistischen Anforderungen der Zukunft fit gemacht werden muss. Unter Berücksichtigung der o.g. Unterfinanzierung und dem heutigen Haushaltsansatz von rund 838 Mio. Euro ist für den Ausbau und Erhalt der Bundeswasserstraßen ein jährlicher Etat in Höhe von rund 1,3 Mrd. € notwendig.

- 3 -

#### Vorteile der neuen Netzstrategie bleiben unklar

Der BDB stimmt dem BMVBS insoweit zu, dass es in angespannten Haushaltssituationen gut und richtig ist, Steuermittel bevorzugt dort einzusetzen, wo der verkehrliche Nutzen am Höchsten und die Finanzierungsnotwendigkeit am Größten ist. Dies darf aber nicht dazu führen, dass durch eine langfristige Fixierung in anderen wichtigen Teilen des Wasserstraßennetzes gar kein Ausbau mehr stattfindet. Eine in diesem Sinne verstandene Priorisierung käme in weiten Teilen des Bundesgebietes einem „Kahlschlag“ gleich.

Einzelne Regionen dürfen nicht vom Ausbau der Infrastruktur abgeschnitten werden. Entwicklungsmöglichkeiten in der Infrastruktur müssen erhalten bleiben. Die Unterlage des BMVBS ist in ihrer gesamten Tragweite noch nicht abschließend zu überblicken, da eine substantiierte Beschreibung, welche Wasserstraßenprojekte an dem jeweiligen Fluss bzw. Kanal konkret aufgegeben und welche konkret beschleunigt und verbessert realisiert werden („Vorher-Nachher“-Darstellung), bis heute fehlt. Hier muss seitens BMVBS dringend nachgearbeitet werden.

#### Erhalt durchgehender Logistikketten

Zurzeit stellt die Schifffahrt ein unverzichtbares Glied in deutschen und europäischen Logistikketten dar. Industrie und verladende Wirtschaft setzen auf die hohe Leistungsfähigkeit, die Zuverlässigkeit und Umweltverträglichkeit des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt. Um diesen Standard zu sichern, müssen durchgehende Logistikketten erhalten bleiben und ausgebaut werden. Für die verladende Wirtschaft, die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen ist dabei der Aspekt der Planungssicherheit von größter Bedeutung.

Unter einer Politik „nach Kassenlage“ leiden alle am System Wasserstraße Beteiligten: Bereits unmittelbar nach Veröffentlichung der beabsichtigten Netzneustrukturierung und der damit verbundenen Absage an eine Verlängerung der Neckarschleusen wurden z.B. Investitionen von privaten Unternehmen im Hafen Plochingen und Heilbronn wegen der entstandenen Planungsunsicherheit infolge der beabsichtigten Dreiteilung dieser Wasserstraße auf unbestimmte Zeit zurückgestellt. Das Gleiche gilt für Investitionsentscheidungen in die Modernisierung der Schiffsflotte im Osten Deutschlands: Auch diese geplanten Investitionen wurden im Hinblick auf die entstandene unklare Lage bis auf Weiteres verschoben.

#### Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts (NHK)

Bei einer Priorisierung von Infrastrukturvorhaben müssen die Orientierungspunkte des NHK beachtet werden. Dort wird unter anderem festgeschrieben, dass die überlasteten Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen ertüchtigt und unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit die Möglichkeiten des Binnenschiffs – wo dies wirtschaftlich möglich ist – ausgeschöpft werden sollen. Eine pauschale Abstufung des Wasserstraßennetzes, wie sie das BMVBS Ende Januar 2011 vorgestellt hat, ist mit den Zielen des NHK nicht vereinbar.

Im NHK wird angekündigt, ein Wasserstraßennetz in Deutschland zu schaffen, das sich am sog. „Leitbild“ des Großmotorgüterschiffes (110 m Länge) und der Möglichkeit des mehrlagigen Containerverkehrs orientiert. Zu geringe Abladetiefen, zu geringe Schleusenammerlängen und zu geringe Brückendurchfahrtshöhen werden dort als leistungsbeschränkende Merkmale der Binnenschifffahrt definiert, die es zu beseitigen gilt. Statt diese Einschränkungen im Netz zu beseitigen, wird nun mit dem Hinweis auf Fehlbeträge in Millionenhöhe der unzureichende Status quo festgeschrieben.

#### Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung

Die vorgenannten Zielsetzungen des NHK entsprechen vollumfänglich der bisherigen strategischen verkehrspolitischen Ausrichtung der Bundesregierung. Diese verkehrspolitische Ausrichtung darf nun nicht dem Konsolidierungsdruck geopfert werden. Insbesondere ist an dem politischen Ziel, den Anteil des Gütertransports auf den Wasserstraßen insgesamt zu steigern (siehe Nationales Hafenkonzpt, Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung), festzuhalten.

#### Fehlende wissenschaftliche Grundlagen und unzureichende Prognosen

Eine Bewertung von Infrastrukturvorhaben kann nicht allein auf Grundlage des Kriteriums des Verkehrsaufkommens erfolgen. Das anerkannte Methodeninstrument für die Bewertung von Inf-

- 4 -

rastrukturvorhaben, die Nutzen-Kosten-Analyse, berücksichtigt alle positiven sowie negativen Projektwirkungen, wie z.B. die Erhaltung der Verkehrswege, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbilligung von Beförderungsvorgängen, aber auch Umweltaspekte sowie räumliche Befange.

Sollte das BMVBS an einer Priorisierung von Infrastrukturvorhaben auf der Grundlage von Wasserstraßenkategorien festhalten, muss dies auf belastbaren und aktuellen wissenschaftlichen bzw. gutachterlichen Grundlagen erfolgen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb allein die Güterverkehrsmengen in Millionen von Tonnen für die Klassifizierung des Netzes relevant sein sollen. Es ist auch nicht nachvollziehbar, weshalb nur Flüsse und Kanäle mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens 10 Mio. Tonnen p.a. in das sog. „Vorrangnetz“ aufgenommen werden. Gleiches gilt für das Hauptnetz (5 Mio. t.), das Ergänzungsnetz (3 Mio. t.) sowie das Neben- und Randnetz (1 bzw. 0,1 Mio. t.). Eine nachvollziehbare verkehrswissenschaftliche Begründung für die vorgenommene Klassifizierung, die ja maßgeblich für die Durchführung zukünftiger Ausbaumaßnahmen ist, liefert die Unterlage weder für die See- noch für die Binnenwasserstraßen. Die Klassifizierung wirkt daher willkürlich.

Wenn seitens BMVBS Prognosen zugrunde gelegt werden, ist es unerlässlich, dass diese auf aktuellem und zudem veröffentlichtem Datenmaterial beruhen. Die „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“, die das BMVBS nun u.a. für die neue Netzkategorisierung heranzieht, erfüllt diese Anforderungen z.B. nicht: Die Prognose beruht auf Verkehrsdaten des Statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2004. Hinsichtlich des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt wurde zudem lediglich der Bereich des Güterverkehrs, nicht jedoch die Personenschifffahrt untersucht, die von der Neustrukturierung aber ebenfalls unmittelbar betroffen ist. Darüber hinaus werden in der Verflechtungsprognose 2025 alle Ausbauprojekte gemäß Vordringlichem Bedarf des BVWP 2003 als bis zum Jahr 2025 vollständig realisiert unterstellt.

#### Beteiligung betroffener Bundesländer und Wirtschaftszweige

Bei der Entwicklung neuer Methoden zur Priorisierung von Infrastrukturvorhaben ist zudem die Einbeziehung der unmittelbar betroffenen Schifffahrts- und Hafenbranchen, der verladenden Wirtschaft und der Bundesländer von größter Bedeutung. Es ist bedauerlich, dass seitens BMVBS im Vorfeld der Bekanntgabe des Wasserstraßenkonzepts kein entsprechender Kommunikationsbedarf gesehen wurde und eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Gegenargumenten, z.B. in der Beschlussfassung der Verkehrsministerkonferenz der Länder, bis heute nicht stattgefunden hat.

#### Gleichbehandlung der Verkehrsträger

Wenn neue Methoden zur Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen eingeführt werden, müssen diese zwingend für alle Verkehrsträger gleichsam anwendbar sein. Der Verkehrsträger Binnenschifffahrt darf durch die Einführung neuer Methoden nicht benachteiligt werden, wie dies bei einer pauschalen Abstufung des Wasserstraßennetzes unter alleiniger Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens der Fall wäre. Die Verkehrsträger würden dadurch zukünftig bei der Verkehrswegeplanung erstmals nicht mehr gleich behandelt, da für die Ressourcensteuerung beim Verkehrsträger Binnenschifffahrt nicht mehr nur das Kriterium der sog. gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit herangezogen würde, sondern auch Netzkriterien berücksichtigt würden. Das wichtige Gebot der Gleichbehandlung der Verkehrsträger darf – auch bei der Verteilung der insgesamt sicherlich zu knappen Mittel – von der Politik nicht aufgegeben werden.

#### Geschlossene Finanzierungskreisläufe

Sollte die Bundesregierung ihre im Koalitionsvertrag fixierten Bestrebungen nach geschlossenen Finanzierungskreisläufen der einzelnen Verkehrsträger weiter verfolgen, ist es unerlässlich, dass im Bereich der Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur konsequent alle Infrastrukturnutzer der See- und Binnenwasserstraßen in die Finanzierung einbezogen werden. Durch diese Zusatzeinnahmen lässt sich u.U. der für die Wasserstraßeninfrastruktur erforderliche Etat von 1,3 Mrd. € erzielen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Schifffahrt bereits heute rund 70 Mio. € an Abgaben auf deutschen Flüssen und Kanälen entrichtet. Diese Mittel fließen jedoch entgegen der eindeutigen Regelung in § 2 Abs. 1 Nr. 2 VIFGG nicht zweckgebunden an die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft, sondern „versickern“ im allgemeinen Bundeshaushalt.

## **Fazit, Vorschläge und Forderungen**

Das Fazit lautet daher, dass die neue Netzstruktur des BMVBS ein Konzept ohne flächendeckende Zukunftsperspektiven für die Binnenschifffahrt darstellt und diesen Verkehrsträger ohne nachvollziehbare wissenschaftliche Begründung und ohne aktuelle Prognosezahlen eklatant gegenüber Straße und Schiene benachteiligt. Die prognostizierten Zuwächse im Güterverkehr werden in bestimmten Relationen ausschließlich von Straße und Schiene bewältigt werden müssen, wenn Teilbereiche des Wasserstraßennetzes nicht ausgebaut oder sogar nicht länger erhalten werden.

Gefordert wird, dass der Bundeshaushalt für die Wasserstraßen (Kap. 1203), ggf. durch konsequente Einbeziehung der See- und Sportboot- bzw. Freizeitschifffahrt in die Infrastrukturfinanzierung, langfristig mit einem Volumen ausgestattet wird, dass sowohl Erhaltungs- als auch erforderliche Ausbaumaßnahmen zeitnah realisiert werden können.

Gefordert wird weiter, dass Veränderungen an der Bewertungsmethodik für Infrastrukturmaßnahmen gleichartig, d.h. für sämtliche Verkehrsträger, erfolgen. Dies mag im Zusammenhang mit der Erstellung des BVWP 2015 und der Schaffung des seit langem angekündigten Wasserstraßenausbaugesetzes erfolgen. Vorabveränderungen bei nur einem Verkehrsträger ohne wissenschaftlich belastbare Grundlage und ohne Beteiligung der betroffenen Branchen und der Bundesländer haben zu unterbleiben. Der bisherigen Infrastrukturpolitik (Erhalt und Ausbau) entgegenstehende Erlasse des BMVBS, die derzeit bereits Fakten schaffen, sind unverzüglich aufzuheben.

## **II. Reform der WSV**

Zu allen Instanzen der WSV pflegt der BDB seit langem einen ausgesprochen vertrauensvollen und konstruktiven Dialog. Der BDB hegt deshalb an dem Status quo des Verwaltungsaufbaus keine Zweifel, steht jedoch überzeugenden Vorschlägen zur weiteren Verbesserung der Verwaltung offen gegenüber. Das gilt auch für systematische Geschäftsoptimierungen in der WSV, die bereits begonnen wurden und weiter optimiert werden können (Schleusenautomatisierungen, Verwendung von serienmäßig verfügbaren Ausrüstungsgegenständen (Schleusentore, Wehre), etc.). Durch eine elektronische Abgabenerhebung könnte u.U. Personal in der WSV eingespart bzw. anderen Aufgaben zugeführt werden.

Eine mögliche Veränderung der Verwaltungsstruktur darf allerdings nicht dazu führen, dass die Schifffahrt infolge einer veränderten Personalsituation in einigen Relationen bei unvorhergesehenen Sperrungen zukünftig deutlich verlängerten Rüstzeiten ausgesetzt ist, wie dies bereits im 2. Bericht des BMVBS zur WSV-Reform vom 28. April 2011 (S. 13) in Aussicht gestellt wurde. Bereits heute ist die Schifffahrt mit teilweise unzumutbaren Sperrzeiten konfrontiert. Aus Sicht des BDB erscheint somit der Erhalt ausreichender Personalressourcen in der Fläche geboten.

## **III. Anträge der Oppositionsfractionen**

Für die Gesamtheit der zur Anhörung stehenden Anträge der Fraktionen SPD, Die Linke sowie Bündnis 90/Die Grünen ist positiv hervorzuheben, dass die Bedeutung von Flüssen und Kanälen erkannt wird und ein hohes Problembewusstsein für das bei Flüssen und Kanälen bestehende Nutzungsbündel sowie die daraus resultierenden Zusatzaufgaben der WSV vorhanden ist. Der BDB schließt sich den Ausführungen der Fraktionen Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen an, dass eine Klassifizierung der Wasserstraßen allein anhand des Kriteriums des Verkehrsaufkommens nicht zweckmäßig ist.

Es ist jedoch bedauerlich, dass von keiner der Fraktionen der Aspekt der Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur aufgegriffen wird. Es wird weder die enorme Unterdeckung des Wasserstraßenhaushalts erwähnt, noch wird ein Hinweis darauf gegeben, dass sämtliche Zusatzaufgaben der WSV, die diese seit 1993 aufgrund nationaler und internationaler Regelungen übernehmen musste, durch Mittel aus dem Kapitel 1203 des Bundeshaushalts finanziert werden

- 6 -

müssen, ohne dass dieser Haushaltsansatz deshalb spürbar erhöht worden wäre. Zu diesen Zusatzaufgaben der WSV gehören etwa die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (z.B. ökologische Durchgängigkeit an Stauanlagen), des ISPS-Codes (Schutz der Seeschifffahrt, Häfen und kritischen Infrastrukturen vor terroristischen Anschlägen), der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und des europäischen Vergaberechts.

Der BDB spricht sich ausdrücklich gegen die Forderung der Fraktion Die Linke aus, „für laufende Ausbaumaßnahmen ein Moratorium zu erlassen, bis die Klassifizierung vom Deutschen Bundestag bestätigt worden ist“. Ein erneutes Moratorium ist für das System Wasserstraße unzumutbar: Bereits in den Jahren 2002/2003 wurde nach der Hochwasserkatastrophe von der damaligen rot-grünen Bundesregierung auf Betreiben des Umweltministers Jürgen Trittin ein monatelanger Erhaltungs- und Ausbaustopp verhängt. Die Überprüfung endete mit der Bestätigung der absoluten Hochwasserneutralität: Keine Baumaßnahme an Flüssen und Kanälen war für die Hochwasserkatastrophe und deren Verlauf ursächlich. Bezüglich der Forderung der Fraktion Die Linke nach bundesstaatlichen Kompetenzen im Hinblick auf den Hochwasserschutz gibt der BDB zu bedenken, dass die WSV bereits heute die Belange des Hochwasserschutzes unter anderem im Rahmen des Gesetzes zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes berücksichtigt.

Der BDB begrüßt ausdrücklich den vorgeschlagenen verstärkten Einsatz von Telematik in der Schifffahrt, z.B. in Form der Ausstattung der Flotte mit AIS (Automatisches Identifikationssystem). Allerdings führt der Einsatz von Telematik entgegen der Auffassung der Linken nicht dazu, dass Infrastrukturmaßnahmen verzichtbar werden, da sie diese nur ergänzen. Im Hinblick auf den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wird angemerkt, dass die Möglichkeit einer Neubaumaßnahme immer gegeben sein muss, wenn diese sinnvoll ist. Es macht keinen Sinn, nur aus ideologischen Gründen gegen Neubaumaßnahmen zu sein. Insofern wird auf die o.g. Ausführungen unter I. verwiesen.

Rechtsanwalt Jens Schwanen  
Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung  
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)



BERATUNGSUNTERLAGE

Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)222-D**

**FWSV**

FACHVERBAND WASSER- UND  
SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG E.V.  
IM DBB – BEAMTENBUND UND  
TARIFUNION

**DER BUNDESVORSITZENDE**

Fachverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V. im dbb – beamtenbund und tarifunion  
Postfach 1828, 26588 Aurich

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Schlossplatz 9  
26603 Aurich  
☎ 04941/602-305 oder  
0175/9320384  
Fax: 04941/602-308 oder 378  
E-mail: torsten.mueller@t-online.de

Aurich, 27.06.2011

**Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 29. Juni 2011 in Berlin zu den Anträgen:**

- Antrag der Fraktion der SPD  
**Zukunftsfähigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sichern** Drucksache 17/4030
- Antrag der Fraktion DIE LINKE  
**Kein Personalabbau bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – Aufgaben an ökologischer Flusspolitik ausrichten** Drucksache 17/5548
- Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
**Neue Netzstruktur für Wasserstraßen präzisieren und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung reformieren** Drucksache 17/5056  
sowie zu den
- **Berichten des BMVBS vom 24. Januar 2011 und vom 28. April 2011 zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes**

**Stellungnahme Torsten Müller, Bundesvorsitzender des FWSV**

Zu den Anträgen der o.g. Fraktionen und zu den Berichten des BMVBS nimmt der FWSV wie folgt Stellung:

Die Seewasserstraßen des Bundes haben als Zufahrten zu den deutschen Seehäfen für den Export von Waren und den Import von Rohstoffen eine herausragende verkehrliche und volkswirtschaftliche Bedeutung. In den Seehäfen werden 350 Mio. Tonnen/Jahr umgeschlagen. Dies entspricht einem Viertel des deutschen Außenhandels. Die Prognose für das Jahr 2025 geht von einem Umschlag von ca. 750 Mio. Tonnen/Jahr aus. Die Deutsche Bucht gehört dabei zu den vielbefahrensten Wasserstraßen der Welt. Hinzu kommt, dass dies in der Nordsee im einmaligen Ökosystem Wattenmeer stattfindet.

Auf den Binnenwasserstraßen des Bundes werden ca. 250 Mio. Tonnen/Jahr transportiert. Auch hier wird bis zum Jahr 2025 ein Anstieg von über 20 % erwartet. Die Binnenwasser-

straßen als Bestandteil der transeuropäischen Netze (TEN) mit den Hauptverkehrsachsen Rhein (incl. Nebenflüssen), Donau, westdeutsches Kanalsystem, Mittellandkanal und Elbe-Seiten-Kanal sind bedeutende Verkehrsachsen mit wichtiger nationaler und internationaler Vernetzungsfunktion.

Viele Transitverkehre laufen über die deutschen Binnenwasserstraßen. Den Binnenwasserstraßen mit den Binnenhäfen kommt darüber hinaus eine wichtige Funktion als Hinterlandbindungen an die deutschen Seehäfen und die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) zu.

Die Bundeswasserstraßen sind auch von hoher touristischer und somit wirtschaftlicher Bedeutung. Die Wassersportvereine organisieren mehrere Mio. Mitglieder, insgesamt machen jedes Jahr ca. 17 Mio. Menschen am und auf dem Wasser Urlaub. Der Bereich Wassertourismus ist zwar Bestandteil einer gesonderten Initiative des Deutschen Bundestages, sollte dann aber aufgrund der Zusammenhänge mit der Reform der WSV zusammen weiterentwickelt werden.

Die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung der Seehäfen, der seewärtigen Zufahrten im maritimen Verbund und der Binnenwasserstraßen stellen -mit dem Schutz der Menschen und der Umwelt- sehr hohe Anforderungen an die WSV, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten.

In den Ausführungen des 2. Berichtes des BMVBS wird auf das Ziel verwiesen, weitere Güterverkehre auf die Wasserstraße zu verlagern. Dies halten wir aus infrastrukturellen und umweltpolitischen Gründen für richtig.

Die Aufgaben der WSV gehen somit weit über den reinen Verkehrsbezug hinaus und sind Bestandteil der Daseinsvorsorge, liegen somit im gesamtwirtschaftlichen Interesse Deutschlands und sind auch von hoher strategischer Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit unseres Landes.

Nach unserer Einschätzung muss jede Überlegung eine Netzstruktur festzulegen oder die WSV weiterzuentwickeln, diese Rahmenbedingungen zugrunde legen. Die Auswirkungen auf volkswirtschaftliche Aspekte und Umweltbelange sollten vor jeder Veränderung gründlich geprüft werden und die Häfen, Werften, Wirtschaft und Schifffahrt als Kunden der WSV sollten zusammen mit den Gewerkschaften umfassend angehört werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat dem Deutschen Bundestag zwei Berichte zur Reform der WSV vorgelegt. Kernelemente dieser Berichte sind eine als Netzstruktur benannte neue Kategorisierung der Bundeswasserstraßen und eine Reform der WSV mit Veränderung der Aufbauorganisation.

### **1. Netzstruktur der Bundeswasserstraßen**

In den nächsten Jahren fehlen für die Bundeswasserstraßen voraussichtlich Investitionsmittel in Höhe von ca. 500 Mio. €/Jahr.

Wir teilen daher die Auffassung des BMVBS, dass diese nicht auskömmliche Ausstattung der WSV mit Investitions- und Sachmitteln an vielen Stellen des Netzes bereits heute zu Einschränkungen des Schiffsverkehrs mit Folgen für die wirtschaftliche Befahrbarkeit führt.

Diese Entwicklung wird sich nach unserer Einschätzung noch verschärfen, wenn man das hohe Alter des Anlagenbestandes und die zu erwartenden künftigen Preissteigerungen bei Baumaßnahmen berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund halten wir es für nachvollziehbar und sinnvoll, nach neuen Möglichkeiten für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung und die Priorisierung von Investitionsmitteln

- 3 -

der Bundeswasserstraßen zu suchen. In zwei Berichten hat das BMVBS hierzu seine Planungen an den Deutschen Bundestag übersandt. Aus Sicht des FWSV sind zu diesen im Rahmen der Anhörung überlassenen Berichten folgende Anmerkungen zu machen:

Eine Erläuterung, wie die der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen zugrunde liegenden Größen des Verkehrsaufkommens bemessen und festgelegt wurden, ist nicht ersichtlich. Insofern sind die jeweiligen Parameter für die Klassifizierung im Moment nicht ausreichend transparent und eine Bewertung somit schwierig.

Der Bericht nimmt für den Binnen- und Küstenbereich insbesondere im Vorrangnetz Unterscheidungen vor. Während im Küstenbereich ein Transportaufkommen von mindestens 50 Mio. t jährlich erforderlich ist, soll für die Aufnahme von Bundeswasserstraßen in das Vorrangnetz der Binnenwasserstraßen bereits ein Güteraufkommen von mindestens 10 Mio. t ausreichen.

Bei der Definition der einzelnen Kategorien können aber die Wasserstraßen im Küstenbereich nicht schlechter gestellt werden als Binnenwasserstraßen! Diese unterschiedliche Klassifizierung führt dazu, dass eine Tonne Ladung, die oftmals im Zu- und Ablauf zu den Häfen dieselbe ist, im Binnen- und Küstenbereich verschieden gewertet wird. Eine solche Unterscheidung entspricht aber nicht den realen Wertschöpfungsketten der Exportnation Deutschland. Von daher kann die Eingangsgröße im See- und Binnenbereich für das Vorrangnetz u.E. nur identisch sein.

Aus Sicht des FWSV ist die Beschränkung des BMVBS allein auf den Parameter Ladungstonne nicht zukunftsfähig! Eine Tonne Ladung hat ja durchaus eine unterschiedliche Wertschöpfung. So haben z. B. eine Tonne Sand und eine Tonne KFZ einen höchst unterschiedlichen Wert. Dies gilt insbesondere auch für die zunehmenden hochwertigen Containerverkehre. Durch eine solche vereinfachte Klassifizierung sind Bundeswasserstraßen an denen z. B. Werften, wie an der Unterems, mit hohen Wertschöpfungen tätig sind, von einer Einstufung als Vorrang- oder Hauptwasserstraße ausgeschlossen. So würden bundesweit ganze Regionen Gefahr laufen, wasserstraßenseitig die Infrastruktur nicht mehr dauerhaft im erforderlichen Umfang zur Verfügung gestellt zu bekommen. Dies wäre nach unserer Einschätzung mit hohen Risiken für die Arbeitsplätze in den Regionen verbunden. Ausbaumaßnahmen wären unterhalb des Vorrangnetzes nach den Definitionen der Netzstruktur nicht mehr möglich. Durchgeführt werden könnten noch Optimierungen. Dieser Begriff ist entgegen dem Ausbau aber nicht im Bundeswasserstraßengesetz verankert. Somit stellt sich die Frage nach Umsetzung, Umfang und Verlässlichkeit dieses Begriffes in der Praxis.

Um die unterschiedlichen wirtschaftlichen Verkehre transparent zu erfassen und zu bewerten, schlagen wir vor, auch den Wert der transportierten Güter, die Wertschöpfungsketten, sowie die Transportketten zu berücksichtigen. Diese Parameter sind für eine transparente Klassifizierung und Priorisierung von wichtiger Bedeutung!

Der Bericht des BMVBS stellt im wesentlichen auf die Priorisierung der investiven Mittel ab und soll die Grundlage für entsprechende Ausbauentscheidungen bilden. Die wichtigen Aufgaben aus dem Bereich Betrieb und Unterhaltung, sowie sicherheitsrelevante Aufgaben der Strom- und Schifffahrtspolizei werden kaum betrachtet und lediglich bei den Konsequenzen aus der Netzstruktur aufgeführt. Dies trägt der Bedeutung dieser Aufgabenblöcke für Wasserstraßen, Wirtschaft und Sicherheit nach unserer Auffassung nicht genug Rechnung. Dies sollte daher noch ergänzt und bewertet werden.

Die Bundeswasserstraßen als Lebensadern für die Schifffahrt, Häfen, Werften und wasserstraßengebundenen Wirtschaft mit existentieller Bedeutung müssen so betrieben, unterhalten und auch ausgebaut werden, dass sie ihre Funktion für diese Nutzer verlässlich und sicher erfüllen können. Die Priorisierung der Ressourcen und Investitionen der WSV sollte sich an der verkehrlichen Bedeutung der Bundeswasserstraße für die Häfen planbar ausrichten. Für die Unternehmen in den Häfen und Werften ist dies jedenfalls eine entscheidende Voraussetzung zur Teilnahme am internationalen Wettbewerb. Wir schlagen vor, den Ansatz des BMVBS um die Bedeutung der See- und Binnenhäfen als Knotenpunkte im Netz der Bundeswasserstraßen zu erweitern!

In den See- und Binnenhäfen sowie den Werften wird der volkswirtschaftliche Nutzen erwirtschaftet, der die Ausgaben des Bundes für die Bundeswasserstraßen rechtfertigt. Von herausragender Bedeutung können dabei alle Häfen, regionale Hafengruppen oder Werften angesehen, in denen im Jahr z.B. mehr als 1 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen, oder andere wasserstraßengebundene Wertschöpfungen erzielt werden. Diesen Häfen sollten die Häfen und Werften gleichgestellt werden, in denen auch unterhalb einer solchen Grenze volkswirtschaftlich bedeutende Aktivitäten stattfinden, oder die eine wesentliche Funktion für die Vernetzung der deutschen See- und Binnenhäfen (Hinterlandverkehr) haben.

Eine Festlegung der genauen Parameter sollte in Verbindung mit der Ergänzung der Netzstruktur des BMVBS um den Wert der transportierten Ladung, den Wertschöpfungs- und Transportketten erfolgen. Die Priorisierung von Ausbauvorhaben an Bundesverkehrswegen, also auch an Bundeswasserstraßen, erfolgt z.Z. im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung durch die Bundesregierung. Dieses Verfahren ist normiert und politisch legitimiert. Über das Kriterium „volkswirtschaftlicher Nutzen“ ist die Vernetzung von Häfen und Wirtschaftsräumen besonders berücksichtigt. Für die Priorisierung der Ausbauvorhaben an Bundeswasserstraßen sollten daher die Kriterien der Bundesverkehrswegeplanung weiter genutzt werden. Durch den unterschiedlich hohen Nutzen-Kosten-Faktor können die Maßnahmen auch untereinander gereiht werden.

Wir schlagen daher vor, dies zusammen mit einer Verringerung der Anzahl der Wasserstraßenkategorien entsprechend umzusetzen. Da die absehbar verfügbaren Haushaltsmittel nach unserer Einschätzung ohnehin schon zu Priorisierungen innerhalb der Kategorie Vorrangwasserstraßen führen werden, erscheint eine übersichtlichere Einteilung der Bundeswasserstraßen in ein Hauptnetz und ein Ergänzungsnetz als völlig ausreichend.

### **1.1 Wasserstraßeninfrastrukturfinanzierung**

Um das Wasserstraßennetz für die Nutzer weiterhin als sicher und leicht befahrbar zur Verfügung stellen zu können, ist es nach unserer Auffassung erforderlich, die Ausstattung der WSV mit Haushaltsmitteln, insbesondere für verkehrliche Investitionen, zu verbessern. Angesichts der notwendigen Konsolidierung des Bundeshaushaltes ist eine einfache Aufstockung der Mittel sicher unwahrscheinlich. Allerdings werden bereits heute aus Schifffahrts- und Befahrungsabgaben der Bundeswasserstraßen ca. 80 Mio. €/Jahr an Einnahmen erzielt. Die Verbände DSV (Deutscher Seglerverband) und DMVY (Deutscher Motoryacht-Verband) zahlen für die Freizeitschifffahrt eine Jahrespauschale von 51T €. Die Einnahmen gehen in den allgemeinen Bundeshalt ein.

Wir schlagen daher vor, die Einnahmen aus Schifffahrts- und Befahrungsabgaben der Bundeswasserstraßen, nach dem Vorbild der Straßenmaut, im Rahmen eines geschlossenen Finanzierungskreises unmittelbar dem System Schiff/Wasserstraße zur Verfügung zu stellen.

## **2. Reform der WSV mit Veränderung der Aufbauorganisation**

### **2.1 Innere und Äußere Reform der WSV**

Reformen mit Veränderungen der äußeren Aufbauorganisation (äußere Reform) und Änderungen der internen Strukturen (innere Reform) sind in der WSV ein seit vielen Jahren praktizierter ständiger Prozess. Die Beschäftigten haben sich immer bereit erklärt, zusammen mit ihren Interessenvertretungen und den Gewerkschaften, diese Veränderungen positiv mit zu gestalten. Allerdings wurde diese Bereitschaft nicht immer positiv auf- und angenommen.

Im Abschlussbericht der Projektgruppe „Konzentration der WSV auf ihre Kernaufgaben“ aus 2001 wurde die bis zum Jahr 2010 einzusparenden Planstellen/Stellen mit 3.000 beziffert. Tatsächlich wurden in den Jahren 1998 bis 2010 ca. 3.100 Planstellen/Stellen aufgrund der gesetzlichen Vorgaben eingespart. Das weitere Umbaupotenzial für „höher bewertete Aufgaben“ bezifferte die Projektgruppe auf 3.200 Planstellen/Stellen. Die Realisierung dessen setzte aber voraus, dass die Vergaben weiter erhöht werden mussten und somit die Sachmittel entsprechend erhöht wurden.

Dies ist bis heute nicht geschehen, obwohl die bezifferten Planstellen/Stelleneinsparungen geleistet worden sind. Die Ergebnisse des vom BMVBS nie offiziell umgesetzten verwaltungsinternen Gutachtens sind unseres Erachtens somit erschöpft.

Das BMVBS hatte seinerzeit mit den Gewerkschaften dbb/FWSV und ver.di eine Arbeitsgruppe „Gemeinsame Vereinbarung“ ins Leben gerufen. In der Fortentwicklung der Bewertung der Ergebnisse des Gutachtens „Kernaufgaben“ wurden Vorschläge zur Geschäftsprozessfassung und Geschäftsprozessoptimierung entwickelt. Ebenso wurde begonnen, für Vergaben Haltelinien für die einzelnen Aufgaben zu erarbeiten. Die auslaufende Vereinbarung wurde zu Beginn der neuen Legislaturperiode nicht, auch nicht auf Basis der Rahmenmodernisierungs- und Fortbildungsvereinbarung des BMI mit den Gewerkschaften, verlängert!

Im aktuellen Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 25. Mai 2011 zur Reform der WSV finden sich nun einige dieser Elemente als Auftrag an das BMVBS wieder. Die in der „Gemeinsamen Vereinbarung“ gewonnenen Erkenntnisse sollten daher genutzt und mit den Personalräten und Gewerkschaften weiterentwickelt werden!

Die Beschäftigten der WSV bringen sich in die tägliche Aufgabenerledigung hochmotiviert, qualifiziert und engagiert ein. Die fachgerechte Weiterentwicklung der Bundeswasserstraßen-Infrastruktur für Schifffahrt, Wirtschaft und Häfen steht dabei im Mittelpunkt ihrer Tätigkeit. Auch Diskussionen um eine entsprechende Fortentwicklung der WSV scheuen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Personalvertretungen nicht. Voraussetzung hierfür ist aber, dass diese transparent unter Beteiligung der Beschäftigten und der Personalvertretungen angestoßen und umgesetzt werden. Dies sollte im weiteren Prozess der Reform der WSV im Vordergrund stehen, denn die Beschäftigten der WSV sind das beste und verlässlichste Kapital dieser Verwaltung.

Die WSV hat mit ihren Beschäftigten im Rahmen einer inneren Reform auch bisher auf Einsparvorgaben reagiert, durch:

- Anpassung der inneren Organisationsstrukturen der WSV an die geänderten Rahmenbedingungen
- Anpassung der Aufgabenwahrnehmung durch z.B. neue Konzepte für die schwimmenden Fahrzeuge und Bauhöfe mit Steigerung der Wirtschaftlichkeit und damit einhergehender Stelleneinsparung

- 6 -

- Erhebliche Steigerung der Vergabeleistungen an qualifizierte Dritte, insbesondere im Bereich der Ingenieurleistungen
- Schleusenautomatisierung incl. Fernbedienung
- Einrichtung von Dienstleistungszentren für die mittelbaren Verwaltungsaufgaben für die gesamte BVBS im Einklang mit dem entsprechenden Programm der Bundesregierung
- Einführung von Standardisierungskommissionen im technischen - und im IT-Bereich
- Einführung einer Weiterqualifizierungsoffensive
- Einführung von regionalen Entscheidungskreisen für Aufgabenerledigung und Steleneinsparung.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes leistet mit ihren Beschäftigten umfassende Aufgaben der Daseinsvorsorge und Sicherheit.

Die Nutzer der Bundeswasserstraßen erhalten dabei die Dienstleistungen aus einer Hand (Verkehr und Weg). Die bestehende regionale und örtliche Struktur der WSV hat sich vor dem Hintergrund der umfassenden Zuständigkeit für das System Schiff/Wasserweg bewährt und sollte u. E. daher beibehalten und gestärkt werden.

Im zweiten Bericht des BMVBS ist eine Vielzahl von Dienststellen aufgeführt, die von Auflösung, Einschränkung, Verlegung oder Zusammenlegung betroffen sein könnten. Dies hat nach unserer Kenntnis viele Nutzer der Bundeswasserstraßen und auch die Beschäftigten enorm beunruhigend und verunsichert. Die Aufgabenkritik mit dem Teil Netzstruktur ist u. E. wie oben ausgeführt noch nicht abgeschlossen. Das BMVBS mit den für die WSV zuständigen Abteilungen fehlt ebenfalls in der Betrachtung der künftigen Struktur. Keinesfalls sollte daher vor Abschluss einer umfassenden Aufgabenkritik, einer Geschäftsprozessoptimierung und Personalbedarfsermittlung die bewährte und in die Gesamtstruktur der See- und Binnenschifffahrt einbezogene äußere Aufbaustruktur der WSV vorausgreifend verändert werden.

Wir teilen die Auffassung, dass die WSV weder eine Ausführungsverwaltung noch eine Gewährleistungsverwaltung ist oder werden kann. Die WSV ist von jeher ein Mix aus beiden Verantwortungsbereichen. Die Eigenerledigung der WSV und der damit verbundene Erhalt des notwendigen Sachverstandes und der Kompetenz ist zwingend notwendig, um eine fachgerechte, sichere und wirtschaftliche Aufgabenerledigung mit Vergaben sicherzustellen und in Notfällen schnell reagieren zu können. Die hoheitlichen Aufgaben, insbesondere der Strom- und Schifffahrtspolizei, sind u. E. generell von der WSV weiter auszuführen!

## **2.2 Vergaben**

Wir teilen die Auffassung des BMVBS, dass mit einem Vergabevolumen von 1,08 Mrd. €/Jahr die Vergabemöglichkeiten der WSV ausgeschöpft sind. Der derzeitige Vergabestand bindet bereits sehr stark das verbliebene eigene Fachpersonal für Ausschreibungen, Vergaben und die Betreuung und Abnahme der Leistungen von ausführenden Dritten.

Zum Teil „Netzbezogene Vergaben“ des 2. Berichtes des BMVBS nehmen wir wie folgt Stellung:

Der zugrunde gelegte Produktkatalog der WSV stellt Kostenträger dar, die einem möglichen Steuerungsinteresse der Verwaltung dienen sollen. Bei seiner Erstellung wurde ausdrücklich auf den funktionalen Bezug der Produkte zum Handeln der Verwaltung abgestellt. Ein Auf-

- 7 -

gabenbezug ist von der AG Produkte - dokumentiert - bewusst nicht gewollt und hergestellt worden.

Daher können aus dem Produktkatalog auch Aufgaben der WSV - z.B. für Vergaben oder Privatisierungen - nicht hergeleitet werden!

Vielmehr sind in dem Katalog Aufgaben der WSV produktübergreifend enthalten, so dass die Vergabe eines Produktes schwerwiegende Folgen im Handeln für diese oder komplementäre Aufgaben in anderen Produktbereichen zur Folge haben könnte.

Die Produkte sind im Rahmen der KLR weder eingeführt noch auf ihre Realisierbarkeit zur Leistungserfassung der wirtschaftlichen Abläufe der WSV überprüft und verifiziert worden. Es fehlen hierzu auch die erforderlichen Zielbeziehungen und Kennzahlen, bzw. ein konkretes Kennzahlensystem.

Die Nichtbeachtung dieser Fakten führt im Berichtsentwurf dazu, dass z. B. „Produkte“ mit im Verhältnis geringem Personalbedarf wie Schreibdienst oder Fahrbereitschaft mit „Produkten“ mit hohem Personalbedarf wie Betrieb von Schleusen und Planmäßige Instandsetzung zur Betrachtung verglichen werden.

Auch ist ein Outsourcing der Beihilfearbeitung gemäß der bestehenden Vorschriften und einem Urteil des OVG Koblenz vom 19. April 2002 – 2 A10209/02 nicht möglich. Die Vergabe der Personalverwaltung incl. der Eingruppierung und DP-Bemessung zerstört den Behördencharakter in der WSV und widerspricht dem eingeschlagenen Weg des BMVBS und der Bundesregierung, Dienstleistungszentren einzurichten. Dies gilt auch für die Berechnung von Kindergeld, Besoldung, Vergütung etc..

Neben der IT-Infrastruktur auch die Systemverwaltung und IT-Koordination zu vergeben, würde bedeuten, dass in den Behörden kein Spezialist mehr da wäre, der die Firmen kompetent beauftragen und überwachen könnte. Das kann weder fachlich, wirtschaftlich noch unter den herrschenden Sicherheitsgesichtspunkten gewollt sein.

Das Inkasso für Lotsabgaben an Dritte zu vergeben, würde zur Folge haben, dass dann staatliche Abgaben von Privaten für den Staat eingezogen würden. Mit der Folge von entsprechenden Kosten für Mahnungen und Vollstreckungen durch Dritte ist das sicher noch nicht einmal wirtschaftlich.

Mit dem im Bericht des BMVBS genannten Beispiel der überwiegend privatisierten Nassbaggerei an der Küste wird nach unserer Auffassung deutlich, wie die Herstellung der für den Import- und Export notwendigen Fahrwassertiefen in den seewärtigen Hafenzufahrten vom Angebot und der Preisgestaltung Dritter abhängt.

Nach den Konzentrationen auf wenige große Baggerkonzerne sind im Nordseeraum nach unseren Erkenntnissen noch ca. 10 Baggerunternehmen unterschiedlichster Größe vertreten; davon sind 4 Baggerkonzerne (belgische u. niederländische) weltweit tätig. Die größeren deutschen Unternehmen sind dabei mittlerweile in diese Baggerkonzerne integriert. Eigenständig verbliebene deutsche Unternehmen verfügen nach unserer Kenntnis lediglich über Baggergerät mit geringeren Kapazitäten. Unternehmen aus Großbritannien, Frankreich oder osteuropäische Bewerber engagieren sich zumeist lediglich auf dem jeweils nationalen Unterhaltungsbaggermarkt.

Zur Unterhaltung in den Nordseerevieren hatte sich bis 2003 bezüglich Gerätenachfrage und -angebot ein relativ stabiler Unterhaltungsbaggermarkt entwickelt. Anfang 2004 kamen in Ostasien (Singapur/Indonesien/Malaysia) diverse Großprojekte zur Landgewinnung längerfristig ins Stocken. Aus dieser Veranlassung verlegten die großen Baggerunternehmen ihre

Baggergeräte mit 3.000-6.000 m<sup>3</sup> Laderaumkapazitäten in die Nordseereviere, was zu einem Überangebot an Kapazität mit Reduzierungen der Baggerpreise in einzelnen Revieren von 30 bis 50% führte. Mit Fortsetzung der v. g. Großprojekte und infolge der ansteigenden globalen Auftragslage haben die Unternehmen wieder Gerätekapazität aus den Nordseerevieren abgezogen, mit der Folge von Engpässen im Geräteangebot und demzufolge einem Wiederanstieg der Baggerpreise um teilweise deutlich über 50 %!

Die Nassbaggerunternehmen verfügen über eine global sehr hohe Auftragslage. Dieses bedingt Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Baggergeräten zur Unterhaltung der Zufahrten zu den deutschen Nordseehäfen. Für den mittelfristigen Baggergerätebedarf in Deutschland kann daher befürchtet werden, dass für die künftig erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen, aber auch für die anstehenden Vertiefungsmaßnahmen in Elbe, Weser und Ems, die hierfür erforderlichen Gerätekapazitäten merklich reduziert und damit zu gesteigerten Preisen angeboten werden.

Wir schlagen daher vor, die vollzogene Teilprivatisierung der Nassbaggerei auf 51 % zu begrenzen und einen zweiten verwaltungseigenen Laderaumsaugbagger zur Eigenerledigung zur Sicherung der notwendigen Baggerungen und als Marktregulativ zu beschaffen.

### **2.3 Personelle Strukturen**

Mit der Einsparung 3.100 Planstellen/Stellen in den Jahren 1998 bis 2010 hat die WSV bereits einen erheblichen Beitrag zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes geleistet. Mit dem heutigen Planstellen-/Stellenbestand ist die WSV unter den Bestand vor der Wiedervereinigung, d.h. damals ohne die Aufgaben aus den neuen Bundesländern abgesunken. Dabei sind neue Aufgaben hinzugekommen, wie die z. B. die FFH-Richtlinie und die ökologische Durchgängigkeit von Stau- und Wehranlagen.

Bei weiteren Einsparungen gäbe es in den Jahren bis 2014 anhand der planmäßigen Altersabgänge in der WSV keinerlei Spielraum für Nachbesetzungen.

Erst durch außerplanmäßige Abgänge können Dienstposten in sicherheitsrelevanten Bereichen wie den Verkehrs- und Revierzentralen und Betriebsstellen nachbesetzt werden.

Insgesamt sehen wir die Aufgabenerledigung der WSV daher für die Zukunft auch im Bereich der Daseinsvorsorge und Sicherheit gefährdet! Dies würde aber eine Gefährdung positiver wirtschaftlicher Entwicklungen in Deutschland sowie eine erhebliche Verunsicherung der Beschäftigten nach sich ziehen.

Die Aussage des Berichtes des BMVBS, dass aus der Reform WSV keine zusätzlichen Stellen- und Planstelleneinsparungen generiert werden können, ist u. E. daher voll zutreffend!

Die WSV benötigt für ihre Fachaufgaben gut ausgebildete Spezialisten. Insbesondere in den technischen und nautischen Berufen herrscht allerdings bereits heute ein bekannter Fachkräftemangel. Durch die sehr erfreuliche Verbesserung der wirtschaftlichen Lage in Deutschland, verschärft sich dieser Mangel im öffentlichen Dienst nochmals. Hinzu kommt der demographische Wandel, der ebenfalls den öffentlichen Dienst besonders treffen wird.

Um den öffentlichen Dienst insgesamt in der Konkurrenz am Arbeitsmarkt wettbewerbsfähig halten zu können, bedarf es genereller Verbesserungen der Bezahlsstrukturen. Nach den



Beiträgen des öffentlichen Dienstes und seiner Beschäftigten zur Sanierung der Haushalte muss nun dafür gesorgt werden, dass „Verwaltung“ für die dringend benötigten Fachkräfte wieder attraktiv wird! Der Entwurf der Bundesregierung einer gesetzlichen Grundlage für einen Fachkräftegewinnungszuschlag ist dabei ein Mosaikstein. Im Ergebnis ist aber eine Verbesserung der Planstellen- und Stellenausstattung mit einer besseren Laufbahndurchlässigkeit dringend erforderlich, um Aufstiegschancen anbieten zu können.

Flankierend zu diesen allgemein für den öffentlichen Dienst zu treffenden Regelungen sollten im bestehenden rechtlichen Rahmen aber weitere Maßnahmen ergriffen werden.

Wir schlagen daher vor, in einem ersten Schritt die für eine technische Verwaltung wie die WSV wichtigen Ingenieure und Nautiker bereits vor Aufnahme des entsprechenden Studiums einzustellen und zu besolden bzw. tariflich zu bezahlen.

Hierdurch würden die schlecht bezahlten Anwärterzeiten nach dem Studium entfallen und die Arbeitsleistungen direkt, wie in der freien Wirtschaft üblich, ausbildungsgerecht bezahlt werden können. Durch eine solche Maßnahme können frühzeitig Fachkräfte an die WSV gebunden werden.

In diesem Zusammenhang empfehlen wir, verstärkt auf das in den technischen Berufen weitgehend ungenutzte Potenzial junger Frauen zu setzen. Hier empfiehlt es sich bereits in der Schule und über das Internet, über die attraktiven Aufgaben der WSV zu informieren. Hierbei könnten dann interessierte junge Frauen mit in der WSV tätigen Ingenieurinnen und Nautikerinnen im Rahmen von Cyber-Patenschaften Fragen und Informationen austauschen.

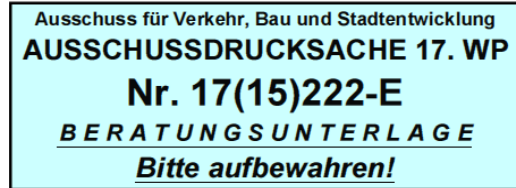
Weiter empfehlen wir, die Weiterqualifizierungsmaßnahmen mit den Personalräten konsequent fortzuentwickeln und die hohe Anzahl an Ausbildungsplätzen in der WSV zu erhalten. Hierbei ist die Ausbildungsqualität durch gut geschulte und motivierte Ausbilder zu erhalten. Für die gut ausgebildeten und qualifizierten jungen Menschen müssen nach der Ausbildung wieder unbefristete Übernahmemöglichkeiten bestehen. Nur das sichert einen kontinuierlichen Zuwachs an Nachwuchskräften.

In der WSV gibt es ein älteres Personalentwicklungskonzept für den höheren Dienst. Das war seinerzeit ein guter Anfang. Wir empfehlen, dieses fortzuschreiben und Konzepte für alle Laufbahnen mit den Personalvertretungen zu entwickeln und einzuführen.

#### **2.4 Sozialverträgliche Umsetzung**

Für den Fall der Umsetzung von Maßnahmen, die die Beschäftigten berühren, wie z. B. die Veränderungen der Aufbauorganisation der WSV, sind rechtsverbindliche und somit verlässliche Regelungen zur sozialverträglichen Umsetzung von Reformmaßnahmen zwingend erforderlich!

Hierzu sollten tarifvertragliche Regelungen mit den Gewerkschaften abgeschlossen und entsprechend auf die Beamtinnen und Beamten übertragen werden.



## STELLUNGNAHME

Berlin, 23. Juni 2011

---

### Deutscher Industrie- und Handelskammertag

---

#### Zum Thema: **Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und zu den Überlegungen zur künftigen Wasserstraßenpolitik**

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag begrüßt, dass sich die Bundesregierung mit einer Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung befasst und – damit zusammenhängend – eine Diskussion zur künftigen Wasserstraßenpolitik angestoßen hat.

#### I. Umstrukturierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Die Wirtschaft erwartet von der Bundesregierung eine leistungsfähige und effiziente Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Die geplante Umstrukturierung sollte gemäß dem Prinzip „form follows function“ erfolgen. Historisch gewachsene Strukturen müssen vor dem Hintergrund sich ändernder Rahmenbedingungen in Frage gestellt und angepasst werden. Das vorhandene knappe Fachpersonal muss dort eingesetzt werden, wo Bedarf besteht. Planungs-, Investitions- und Unterhaltungsmaßnahmen dürfen nicht an fehlenden personellen Ressourcen scheitern.

#### II. Künftige Wasserstraßenpolitik

Die Veröffentlichungen des BMVBS zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung haben gezeigt, dass seit Jahren zu wenig in die Wasserstraßen investiert worden ist. Die jährliche Lücke von 500 Mio. Euro zwischen dem erforderlichen Bedarf und den bereitgestellten Mitteln hat dazu geführt, dass

- der bauliche Zustand des Wasserstraßennetzes heute unzureichend ist,
- Anlagen ihre vorgesehene Nutzungsdauer längst überschritten haben,
- Kapazitätsengpässe bestehen und
- eine Anpassung der Wasserstraßen und Schleusen an die heute gängigen Schiffstypen vielfach noch nicht erfolgt ist.

Die Wasserstraßen sind damit in einer ähnlich schwierigen Lage wie das Straßen- und Schienennetz. Auch hier gibt es einen schleichenden Substanzverfall und zunehmende Kapazitätsengpässe. Es ist derzeit keine Investitionsstrategie erkennbar, warum ein Projekt A umgesetzt wird, ein Projekt



Berlin, 23. Juni 2011

B hingegen nicht. Ebenso kann von einer Lebenszykluskostenminimierung bei der derzeitigen Bau- und Unterhaltungsstrategie keine Rede sein.

Bei den Wasserstraßen kommt hinzu, dass dieser Verkehrsträger im Gegensatz zu Straße und Schiene derzeit noch die größten Kapazitätsreserven aufweist und die Binnen- und Küstenschifffahrt einen wichtigen Beitrag zur geforderten Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs leisten könnte. Der DIHK fordert die Bundesregierung daher auf, die Mittel für Straße, Schiene und Wasserstraße zu erhöhen. Nur so können diese Verkehrsträger den wachsenden Anforderungen von Wirtschaft und Bevölkerung nach bezahlbarer und umweltverträglicher Mobilität gerecht werden.

In Anbetracht der gegenwärtigen Haushaltslage und der bereits absehbaren erheblichen Risiken für die Haushalte der kommenden Jahre muss davon ausgegangen werden, dass die Haushaltsmittel hinter dem erforderlichen Volumen zurückbleiben werden. Für diesen Fall ist es als Second-best-Lösung akzeptabel, dass die knappen Mittel prioritär dort eingesetzt werden, wo der verkehrliche Nutzen am größten ist.

Eine Priorisierung wird allerdings zur Folge haben, dass Regionen, die bisher zumindest die Chance auf einen Ausbau der Infrastruktur vor Ort hatten, damit konfrontiert werden, dass es auf unabsehbare Zeit definitiv keinen Ausbau geben wird. Möglicherweise muss sogar mit einer Verschlechterung des Zustands und in Einzelfällen sogar mit einer Entwidmung einer Wasserstraße für die Personen- und Güterschifffahrt gerechnet werden. Da Wasserstraßen wichtige Standortfaktoren u.a. für die Montanindustrie, die chemische Industrie, die Elektrizitätswirtschaft, die Hersteller von Windkraftanlagen und für den Tourismus sind, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die Investitionsentscheidungen von Unternehmen und damit auf die Entwicklung dieser Regionen haben.

Um die Priorisierung sachgerecht durchführen zu können und bestehenden Sorgen und Bedenken Rechnung zu tragen, müssen folgende Punkte beachtet werden:

1. Der andauernde Streit um die Methodik (Tonnen, bewertete Tonnen, TEU, Nettoraumzahl) und ihre Konsequenzen für die Einstufung der Wasserstraßen sollte gutachterlich abschließend geklärt werden.
2. Die vorgesehene Kategorisierung muss in Zeitabständen flexibel an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden.
3. Es sollte Klarheit darüber bestehen, welche konkreten Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen in den jeweiligen Wasserstraßenkategorien künftig möglich sein werden. Der 2. Bericht des BMVBS vom 29. April 2011 gibt hierzu bereits ausführliche Erläuterungen, bleibt aber stellenweise noch zu ungenau. So ist von „allen Maßnahmen“ zur Verbesserung der Verhältnisse für die Schifffahrt



Berlin, 23. Juni 2011

und zur Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs die Rede – genannt werden dann aber nur Beispiele. Dadurch ergeben sich Spielräume für Spekulationen und Befürchtungen.

4. Es sollten möglichst keine irreversiblen Fakten geschaffen werden, damit Ausbaumaßnahmen bei veränderten Rahmenbedingungen wieder aufgenommen werden können.

### III. Notwendige weitere Schritte zur künftigen Investitionspolitik

Es ist nicht davon auszugehen, dass sich nach der Umsetzung des Konzeptes die begrenzten Mittel und der Bedarf gemäß der nach Kategorie zulässigen Maßnahmen in ständiger Balance befinden werden. Es stellt sich daher die Frage, wie dann die Reihenfolge der Projektumsetzung konkret erfolgen soll. Erfolgt dann eine Priorisierung der Einzelmaßnahmen konsequent nach dem Güteraufkommen oder nach politischen Kriterien, ähnlich der heutigen Projektreihung innerhalb des Vordringlichen Bedarfs? Offen ist auch, wie verfahren werden soll, wenn die verfügbaren Mittel und der Bedarf weiter auseinanderdriften: Werden die Mittel dann ausschließlich für Maßnahmen in den oberen Kategorien verwendet?

Diese offenen Fragen zeigen, dass die Priorisierung der Bundeswasserstraßen allein die Probleme nicht lösen können. Sie kann nur ein erster Schritt zur Lösung sein. Der Bund muss – nachdem er auf Basis aktueller Verkehrszahlen und Prognosen die Prioritäten für den Ausbau und Erhalt festgelegt hat – einen Zeitplan für die Umsetzung festlegen und hierfür über einen mehrjährigen Zeitraum die erforderlichen Mittel bereitstellen. Nur mit einem solchen integrierten Ausbau- und Finanzierungsplan für alle Verkehrsträger können die infrastrukturellen Herausforderungen bewältigt werden.

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)222-F**  
**BERATUNGSUNTERLAGE**  
**Bitte aufbewahren!**



## Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung

über die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung  
und die neue Netzstruktur der Wasserstraßen

im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des  
Deutschen Bundestages am 29. Juni 2011

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.  
Am Köllnischen Park 1  
10179 Berlin

*Der BUND begrüßt die Reform der Bundeswasserstraßenverwaltung und die Priorisierung der Bundeswasserstraßen nach dem Verkehrsaufkommen als Schritt in die richtige Richtung, die grundsätzlich unsere Unterstützung findet. Die Reform ist im Vollzug neuer Gesetze und Verordnungen überfällig und muss für die ökonomische und ökologische Weiterentwicklung des Wasserstraßennetzes genutzt werden.*

Nach der Wiedervereinigung ist viel Geld in den Unterhalt und Ausbau der Wasserstraßen der neuen Bundesländer investiert worden. Die Priorität der Maßnahmen lag bei den Wasserstraßen der neuen Bundesländer. Der Einsatz von ca. 3,7 Milliarden EURO hat aber keine zusätzlichen Verkehre auf die Binnenwasserstraßen verlagert, im Gegenteil, der Güterverkehr hat stetig weiter abgenommen und wird nach der Prognose 2025 im Osten auch noch weiter abnehmen. Nach 20 Jahren hat sich gezeigt, dass der Mitteleinsatz sich nicht rentiert hat. Nach wie vor findet der hauptsächliche Verkehr zu 80 % am Rhein statt, der nach der neuen Netzstruktur als Vorrang- und Hauptnetz eingestuft worden ist.

Mit der Neubewertung der Wasserstraßen nach ihrem tatsächlichen Verkehrsaufkommen teilt das Bundesverkehrsministerium nun in einigen Punkten endlich unsere Einschätzung, nach der der millionenschwere und naturzerstörende Ausbau der Flüsse am tatsächlichen Bedarf vorbeigeht. Der Planungsstopp an der Spree (VDE 17) und Baustopp der Kleinmachnower Schleuse als auch die Ausweisung der Saale als „Restwasserstraße“ und damit das Aus für den sinnlosen Kanalausbau an Saale und Elbe ist die logische Konsequenz dieses Umdenkens und schafft neue Möglichkeiten, die Flüsse wieder in einen besseren ökologischen Zustand zu versetzen, der Auftrag und Ziel des sog. Ökologieerlasses ist. Der BUND bedauert, dass im Gegensatz dazu bei der Bewertung von Donau und Main bisher nicht die notwendigen aus dem tatsächlichen Verkehrsbedarf sich ergebenden Konsequenzen gezogen werden.

Der ökologischen Herausforderung hat sich das Bundesverkehrsministerium erstmals mit neuen Erlässen und Verordnungen Mitte des letzten Jahrzehnts gestellt und wurde mit der Zielsetzung einer naturverträglichen Flusspolitik der Regierungskoalition lt. Koalitionsvertrag vom 26.10.2009 festgeschrieben. Demnach soll die Durchgängigkeit und u.a. damit ökologische Wertigkeit von Flüssen erhöht (einschl. Reaktivierung natürlicher Auen) und auch geprüft werden, ob und wie die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für diesen Zweck eingesetzt werden kann (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, S. 31).

Damit hat die Bundesregierung auch anerkannt, dass sie als Besitzerin der Bundeswasserstraßen dafür Sorge zu tragen hat, dass die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie nach ökologischer Optimierung, (Zielsetzung „guter ökologischer Zustand bzw. gutes ökologische Potenzial“) auch in ihrem Verantwortungsbereich umgesetzt werden. Mit dem novellierten WHG (2010) sind rechtlich verbindliche Voraussetzungen dafür vorhanden, die auch in der BioDiv-Strategie der Bundesregierung verankerte naturverträgliche Flusspolitik in die Praxis umzusetzen. Auch der ökologische Hochwasserschutz sollte Teil der Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung werden, da gerade durch die Ausbaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen im Bereich der betreffenden Flüsse die Hochwassersituation sich dramatisch verschärft hat und vor allem durch ökologische Hochwasserschutzmaßnahmen entschärft werden muss. Die entsprechenden Maßnahmen sollen im Einvernehmen mit den Bundesländern durchgeführt werden.

Damit hat die zuständige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung über ihren ursprünglichen Aufgabenbereich hinaus, nämlich für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu sorgen, zusätzlich Aufgabenstellungen erhalten, die sie nur mit einer weitestgehenden Neu-/Umstrukturierung erfüllen kann.

### **WSV Reform:**

Sowohl die Pällmann-Kommission, als auch die Kienbaum-Studie vor gut zehn Jahren haben festgestellt, dass der Verwaltungsapparat der WSV überausgestattet und eine Umstrukturierung zur Steigerung der Effizienz bei Einsparung von Stellen zwingend geboten ist. Auch der Bundesrechnungshof hat dies mehrfach moniert.

Seitdem sind gut 5000 Stellen eingespart worden. Eine grundsätzliche Umstrukturierung hat allerdings in der Verwaltung bisher nicht stattgefunden. Die Chance eine moderne und effiziente Verwaltung zu gestalten, die auch den neuen ökologischen Aufgabenstellungen gerecht wird, wurde bisher nicht ergriffen. Wir brauchen eine effiziente und den neuen Anforderungen gerecht werdende Bundesverwaltung.

Von daher fordert der BUND zur Umsetzung der Verwaltungsstruktur der WSV:

- Um den neuen Anforderungen zur Umsetzung entsprechend dem ökologischen Auftrag nach WRRL und WHG gerecht werden zu können, braucht es in der WSV angepasste Strukturen und neues Fachpersonal.
- Zwingend geboten ist die Schaffung von Strukturen, die zusammen mit den Länderverwaltungen die Schnittstellen der Bewirtschaftung nach WRRL in den Flusseinzugsgebieten erarbeiten und umsetzen, da die Maßnahmen nicht auf den Wasserkörper begrenzt sind, sondern auch die Auen mit einbezogen werden müssen, die sich in der Regel in der Zuständigkeit der Länder befinden.

### **Zur Entwicklung einer neuen Netzstruktur:**

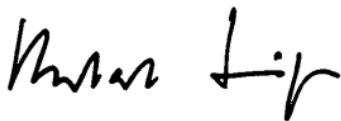
Der Bundeswasserstraßenhaushalt muss zur Umsetzung der neuen Ziele, z.B. Herstellung der Durchgängigkeit an allen Staustufen umgeschichtet werden. Zusätzlich müssen zur Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen z.B. insbesondere die Nutznießer der Laufwasserkraftwerke mit herangezogen werden. Der BUND hat immer wieder eingefordert eine **Netzanalyse der Wasserstraßen** zu erstellen, in der zum einen die Mängel an Unterhaltung und die Engpässe für die Schifffahrt aufgelistet und zum anderen die ökologischen Unterhaltungsdefizite aufgezeigt werden. Erst nach Erstellung eines Netzzustandsberichtes kann eine nachhaltige und naturverträgliche Prioritätensetzung für Optimierungs- und Sanierungsmaßnahmen erstellt werden. Diese Forderung ist auch vom „Forum für Binnenschifffahrt und Logistik“ schon im Jahre 2004 aufgegriffen worden.

Von daher ist diese politische Entscheidung für eine neue Netzstruktur konsequent und eröffnet die Chance für die ökonomische und ökologische Weiterentwicklung des Wasserstraßennetzes.

Der BUND fordert daher zur Entwicklung der neuen Netzstruktur der Bundeswasserstraßen:

- Die Überprüfung der Funktionstüchtigkeit der Netzstruktur und Entwicklung eines naturverträglichen Unterhaltungskonzeptes (Netzzustandsbericht).
- Die Entwicklung von Konzepten für den ökologischen Umbau der Bundeswasserstraßen.
- Die Vorgaben der wasserbaulichen Maßnahmen sind dahingehend zu überprüfen, inwieweit sie reduziert und gewässerökologischer gestaltet werden können. Dabei fordert der BUND, das Wassertourismusnetz weitgehend naturnah zu gestalten. Eine weitere Ausweitung für den Motorsporttourismus wird abgelehnt.
- Die Parameter für den Ausbau müssen entsprechend diesen ökologischen Vorgaben z.B. der WRRL geändert, d.h. reduziert werden. Den Erfordernissen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kann auch durch Einsatz moderner Technik Rechnung getragen werden.
- Ein Konzept für die Renaturierung der als Restwasserstraßen ausgewiesenen Flüsse.
- Die Entwicklung integrierter, flussangepasster Logistikkonzepte, welche die unterschiedliche Güterstruktur in den einzelnen Flussgebieten, als auch die unterschiedliche Leistungsfähigkeit der Flüsse berücksichtigen.
- Die Bildung einer Regierungskommission „Wasserstraße“, die auch der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – BUND – unter Beteiligung von Vertretern der Wirtschaft und der Umweltverbände für zweckmäßig hält.

27. Juni 2011



Prof. Dr. Hubert Weiger  
Vorsitzender des BUND e.V.  
Am Köllnischen Park 1  
10179 Berlin  
Tel.: 030 / 2 75 86-4 78  
FAX: 030 / 2 75 86-4 60  
Mail: hubert.weiger@bund.net



BERATUNGSUNTERLAGE  
Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)222-G**



ver.di • 10112 Berlin

Deutscher Bundestag,  
Ausschuss für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Platz der Republik 1

11011 Berlin

**per E-Mail**

Ressort 12, FB Bund und Länder  
Bundesfachgruppe  
Bundesverkehrsverwaltung /  
Straßenbauverwaltung

Vereinte  
Dienstleistungs-  
gewerkschaft

Bundesverwaltung

Telefon: 030 6956 0  
Durchwahl: 2117  
Telefax: 3551  
Mobil: 0160 96836333  
sigrid.mueller@verdi.de  
www.verdi.de

Datum	27. Juni 2011
Ihre Zeichen	PA 15/L
Unsere Zeichen	mu

**Öffentliche Anhörung zur WSV-Reform**  
**Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des**  
**Deutschen Bundestages**  
**29. Juni 2011 in Berlin**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir übersenden Ihnen in der Anlage die schriftliche Stellungnahme der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di für die öffentliche Anhörung am 29. Juni 2011 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Sigrid Müller  
Bundesfachgruppenleiterin  
Bundesverkehrsverwaltung/Straßenbauverwaltung

**Anlage**  
Stellungnahme



### **ver.di-Stellungnahme**

- Antrag der Fraktion der SPD  
Zukunftsfähigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sichern  
Drucksache 17/4030
- Antrag der Fraktion DIE LINKE  
Kein Personalabbau bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung - Aufgaben  
an ökologischer Flusspolitik ausrichten  
Drucksache 17/5548
- Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Neue Netzstruktur für Wasserstraßen präzisieren und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung reformieren  
Drucksache 17/5056

Seit 1976 wird die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) reformiert und rationalisiert, wird kontinuierlich Personal abgebaut.

Warum steht gerade die WSV immer wieder auf dem Prüfstand? Aus dem Bundeshaushalt 2011 geht hervor, dass der Anteil der WSV (Kap. 12.03) an den Gesamtausgaben BMVBS (Elp. 12) 7,3 % beträgt. Ein Drittel dieses WSV-Haushaltes wird für die Personalkosten benötigt.

Immer noch sollen alle bisher erfolgten Rationalisierungs- und Personalabbaumaßnahmen nicht ausreichen. Während der Bundesrechnungshof insbesondere mehr Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei allen Reformmaßnahmen der WSV fordert, liegen heute, ausgelöst durch Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages, Pläne des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vor, die die Leistunden der WSV erheblich einschränken würden: Netzkategorisierung, äußere Reform durch Auflösung von Bauhöfen, Außenbezirken, Ämtern und Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, sog. innere Reform durch Vergabe und Privatisierung von Leistungen durch Umbau der WSV von einer Ausführungs- in eine Gewährleistungsverwaltung.

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di fordert seit Jahren eine Reform der WSV, wie in zwei „Gemeinsamen Vereinbarungen“ mit dem BMVBS aus dem Jahr 2001 und 2005 geregelt. Die Vereinbarungen wurden durch das Ministerium nicht umgesetzt.



Dem zweiten Bericht des BMVBS über die Zukunft der WSV an den Deutschen Bundestag vom 28.04.2011 kann ver.di in keinsten Weise folgen. Die Umsetzung der dort enthaltenen Vorschläge würde sowohl für die WSV als auch für die Länder und Kommunen, die Wirtschaft und die Umwelt-, Sport-, Freizeit und Tourismusorganisationen schädliche und für die Beschäftigten unsoziale Folgen haben und zudem für die Steuerzahler erheblich teurer werden.

Im Einzelnen:

▪ **Kategorisierung der Wasserstraßen (Netzstruktur)**

Die Planungen des BMVBS sehen vor, durch eine Kategorisierung der Wasserstraßen nach dem Kriterium der Gütertransportmenge (Tonnagen) Prioritäten für den Ausbau, den Betrieb und die Unterhaltung der Wasserstraßen festzulegen. Die künftigen Erhaltungs- und/oder Ausbaumaßnahmen allein von dem Kriterium der Gütertransportmenge abhängig zu machen, verursacht die Gefahr, dass Wasserstraßen als Verkehrswege und ökologisches Gesamtsystem irreparabel geschädigt werden. Dies würde nicht nur die ökologische, sondern auch die wasserwirtschaftliche Funktion der Wasserstraßen nachhaltig beeinträchtigen und zukünftig der Verlagerung von Gütertransport auf die Wasserstraßen in vielen Regionen unmöglich machen – mit negativen Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung und die Arbeitsplätze in der Region.

Auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder stellte im April 2011 fest: „Die derzeit von Bund vorgesehene .... Kategorisierung der Bundeswasserstraßen konterkariert die verkehrs- und umweltpolitischen Zielstellungen, Verkehr von der Straße weg auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Die VMK unterstützt den Vorstoß der Landes Niedersachsen, ein alternatives Konzept zu erarbeiten, das nicht nur Tonnagen berücksichtigt, sondern zusätzliche Kriterien mit einbezieht. Insbesondere soll danach die volkswirtschaftliche Bedeutung der an den Wasserstraßen liegenden Regionen berücksichtigt werden, um deren Potenziale für die Binnenschifffahrt zu mobilisieren“.

▪ **Umbau von einer Ausführungs- in eine Gewährleistungsverwaltung**

Gemäß Bericht des BMVBS soll der Anteil der Leistungen, die vergeben werden, erheblich gesteigert werden (s. Kernaufgabengutachten). Dies ist geplant, obwohl auch das Ministerium auf der Basis von Vergleichsberechnungen bereits in seinem Bericht vom 24.01.2011 festgestellt hat, „dass Vergaben gegenüber der Eigenleistung bestenfalls kostenneutral, z.T. sogar deutlich teurer sind“. Dies bestätigen auch



Vereinte  
Dienstleistungs-  
gewerkschaft

die Erfahrungen der Beschäftigten mit der Vergabe von Leistungen: Vielfach sind die Leistungen teurer und die Qualität schlechter geworden. Nicht selten musste die WSV zusätzliche Nacharbeiten durchführen, ohne dass dafür die Auftragnehmer an den Kosten beteiligt werden konnten. Gemäß 2. Bericht des BMVBS „führen diese zusätzlichen Vergaben zu keinen, über die haushaltsgesetzlichen Einsparauflagen hinausgehenden Personaleinsparungen. D.h., gerade das FacharbeiterInnen-Personal wird umgebaut zu Gunsten des höheren und gehobenen Dienstes, der die Vergabe steuern und begleiten soll, das führt dazu, dass, zusätzlich zu den hohen Vergabekosten, die Personalkosten steigen

Zu befürchten ist also, dass die heute von der WSV erbrachten Leistungen durch Vergabe und Privatisierung zukünftig wesentlich teurer und zugleich qualitativ schlechter würden. Da insbesondere von den Personalumbaumaßnahmen der handwerkliche Bereich betroffen wäre, vernichten diese den größten Teil der über 1.000 Ausbildungsplätze, die die WSV heute bietet und viele Arbeitsplätze.

- **Äußere Reform**

Der im Bericht des BMVBS beschriebene Vorschlag für eine „Neuorganisation der Struktur des Ämterbereichs und seinen Außenbezirken“ lässt nicht erkennen, auf welcher Basis er sich bezieht. Weder besteht eine nachvollziehbare Beziehung zur vorgeschlagenen Netzstruktur erst recht ist kein Zusammenhang zu „Aufgabenkritik und Prozessoptimierung“ zu erkennen. Ebenfalls nicht berücksichtigt wurden die Bedenken der Bundesländer, der zuständigen Wirtschaftsverbände, der gewerkschaftlichen und gesetzlichen Interessenvertretungen der Beschäftigten wie auch die Interessen der Umwelt-, Sport-, Freizeit- und Tourismusorganisationen.

- **Fazit:**

Eine Umsetzung der geplanten Vorhaben würde aus Sicht von ver.di die Leistungsfähigkeit der WSV erheblich beeinträchtigen, das ökologische System der Wasserwege und ihre Funktionsfähigkeit als Verkehrsträger schädigen, Leistungen verteuern, die ökologische und wasserwirtschaftliche Kompetenz des Bundes nachhaltig schwächen und zahlreiche Arbeits- und Ausbildungsplätze vernichten.

Öffentliche Anhörung  
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Deutscher Bundestag



Vereinte  
Dienstleistungs-  
gewerkschaft

Aus den oben genannten Anträgen der Bundestagsfraktionen der SPD, von Bündnis 90/Die Grünen und der Linke gehen aus den dort aufgestellten Forderungen an die „Zukunft der WSV“ ebenso erhebliche Kritik an den Plänen des BMVBS hervor.

Dazu kommt die Kritik der Verkehrsministerkonferenz der Länder wie auch die Kritik von Ministerpräsidenten. Nicht vergessen werden dürfen die unzähligen Einwände von Kommunen, der zuständigen Wirtschaftsverbände und der Umwelt-, Sport-, Freizeit- und Tourismusorganisationen.

Das macht deutlich, dass Reformschritte für die WSV nicht alleine dem BMVBS übertragen sondern auf breiterer Basis abgestimmt werden sollten.

ver.di plädiert mit Blick auf die künftigen Aufgaben, Kompetenzen und die Organisationsstruktur der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf konsensorientierte Lösungen.

Netzstruktur und Aufbau- und Ablauforganisation der WSV sind untrennbar in einem Gesamtkonzept verbunden, wobei die Netzstruktur die ersten und entscheidenden Hinweise für weitere Entscheidungen gibt.

Zielführend für die Abstimmung zur Netzstruktur ist eine Einbeziehung der Verkehrsminister der Länder, der Kommunen, der zuständigen Bundestagsausschüsse, der zuständigen Wirtschaftsverbände, der Umwelt-, Sport-, Freizeit- und Tourismusorganisationen und der gesetzlichen und gewerkschaftlichen Interessenvertretungen der Beschäftigten der WSV. Selbstverständlich sind auch die weiteren Reformschritte mit Betroffenen und Beteiligten abzustimmen, wobei insbesondere Wert auf die Einbeziehung der Fachkompetenz der Beschäftigten gelegt werden muss. Die Ergebnisse dieser Abstimmungen sind verbindlich für die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.