



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

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 CO₂-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

- 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.