

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 Bundesverkehrsleistungen 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 zurückzufahren.

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.

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 Schleusenkammerlängen 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-

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 Belange.

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

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)