

Kurz vor dem Systemkollaps! Zum Zustand und den Handlungsnotwendigkeiten an Schleusen und Wehren an Bundeswasserstraßen (Kurzfassung)

1. Verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Schleusen und Wehre an Bundeswasserstraßen

Die Binnenwasserstraßen, d.h. Flüsse und Kanäle im erweiterten Rheinstromgebiet sind essenzielle Versorgungsadern für wesentliche deutsche Schlüsselindustrien den Handel und für den wirtschaftlichen Austausch mit unseren Nachbarländern. Zudem bilden die Bundeswasserstraßen die Grundlage für die Zu- und Ablaufverkehre zu den Seehäfen in Deutschland, Belgien und den Niederlanden.

Mit einem Anlagevermögen von rund 50 Mrd. Euro ist das Netz der Bundeswasserstraßen eine zentrale Säule für das nationale und internationale Verkehrsnetz.

Engpässe wie Einschränkungen der Befahrbarkeit oder Sperrungen ganzer Bauwerke führen zu erheblichen, volkswirtschaftlichen Schäden, da es für Wasserstraßen grundsätzlich keine Alternativrouten oder Entlastungsmöglichkeiten gibt.

2. Zustand der Schleusen und Wehre

Die Mehrheit der Bauwerke hat ihre technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer von 70-90 Jahren erreicht oder überschritten. 85 % der Schleusen sind älter als 40 Jahre, 45 % älter als 80 Jahre. Ähnlich besorgniserregend sieht es bei den Wehren aus: 75 % der Wehre sind älter als 40 Jahre und 25 % älter als 80 Jahre.

Der Zustand vieler Schleusen und Wehre ist gravierend schlecht. Bei den regelmäßigen Bauwerksprüfungen erreichten 88 % der Schleusenanlagen und 73 % der 240 Wehranlagen einen nicht ausreichenden oder gerade noch ausreichenden Zustand.

Nach gründlicher Analyse des Anlagenzustandes müssen in den nächsten zehn Jahren 50 Schleusen ersetzt werden, um den Ausfall bestehender Infrastrukturen zu verhindern. **Um dieses Ziel zu erreichen, müssten drei- bis fünfmal mehr Schleusen pro Jahr rein für Erhalt und Funktionsfähigkeit des Netzes gebaut werden.**

Noch dramatischer sieht es bei den Wehren aus: Einem Erneuerungsbedarf von 30 Wehren binnen 10 Jahren steht ein in den letzten Jahren erfolgter Bau von durchschnittlich 0,15 Wehren pro Jahr gegenüber.

Aktuell müssten mehrere Bauwerke durch sehr teure Ad Hoc-Aktionen in Betrieb gehalten werden. Damit wächst die Gefahr von Ausfällen der Funktion der Wasserstraße, mit gravierenden Folgen für Produktion und Wertschöpfung.

3. Derzeitiger Finanzierungsrahmen

Die Finanzlinie der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes zeigt keine Perspektive für erhöhte Ersatzinvestitionen. Der aktuell erstellte Zweite Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2022 schreibt in weiten Zügen den Ersten Regierungsentwurf fort. Der Erhaltungstitel (1203 780 01) dürfte mit 260,17 Mio. Euro weiterhin nicht auskömmlich sein (IST 2020: 308 Mio. Euro, 2019: 298,5 Mio., 2018: 268,8 Mio.). **Der Ersatz-, Aus- und Neubautitel (1203 780 02) dürfte mit 909,265 Mio. Euro für 2022 im besten Fall knapp ausreichend dimensioniert sein. Zu erwarten ist das Aussetzen von Vergaben für durchgeplante Projekte, ja sogar die (Teil-) Kündigung laufender Aufträge.**

4. Handlungsbedarf

Um einen Kollaps des Bundeswasserstraßennetzes zu verhindern, ist zeitnah eine **bedarfsorientierte Aufstockung der Bundesmittel für Erhaltungs-, Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen** notwendig. Dies kann in Form eines zunächst auf zehn Jahre angelegten Sondervermögens in Höhe von 6,5 Mrd. Euro (pro Jahr: 200 Mio. Euro für Erhalt und 450 Mio. Euro für Ersatz und Ausbau) erfolgen oder aber über eine strukturelle Anhebung der Haushaltstitel für Erhalt und für Ersatz-, Aus- und Neubau auf den tatsächlichen Bedarf.

Die bereits begonnene **personelle Aufstockung der WSV muss weiterverfolgt werden**, um einen auskömmlichen Personalansatz zu erreichen und **die WSV muss zeitnah zu einer effizienten und modernen Verwaltung fortentwickelt werden**.

Neben auskömmlichen finanziellen und personellen Ressourcen sind **zielgenaue Instrumente zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen** die dritte Grundvoraussetzung für eine deutliche Beschleunigung bei Erhaltung, Ersatz, Aus- und Neubau.

Bauwerke	Erneuerungsbedarf in den nächsten 10 Jahren	Seit 2016 realisierte Ersatzbauwerke	Durchschnitt pro Jahr (Ist)	Durschnitt pro Jahr (Soll)
Schleusen*	50	5	0,8	3
Wehre*	30	1	0,15	3
Düker und Durchlässe	45	9	1,5	4,5
Brücken	110	30	5	11
Erneuerungsbedarf insgesamt	250	45	7,5	24

Grafik 4: Zustandsnoten von Schleusenanlagen, Datenquelle: WSV (* vorläufige Zahlen)