

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

1. Verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Schleusen und Wehre an Bundeswasserstraßen

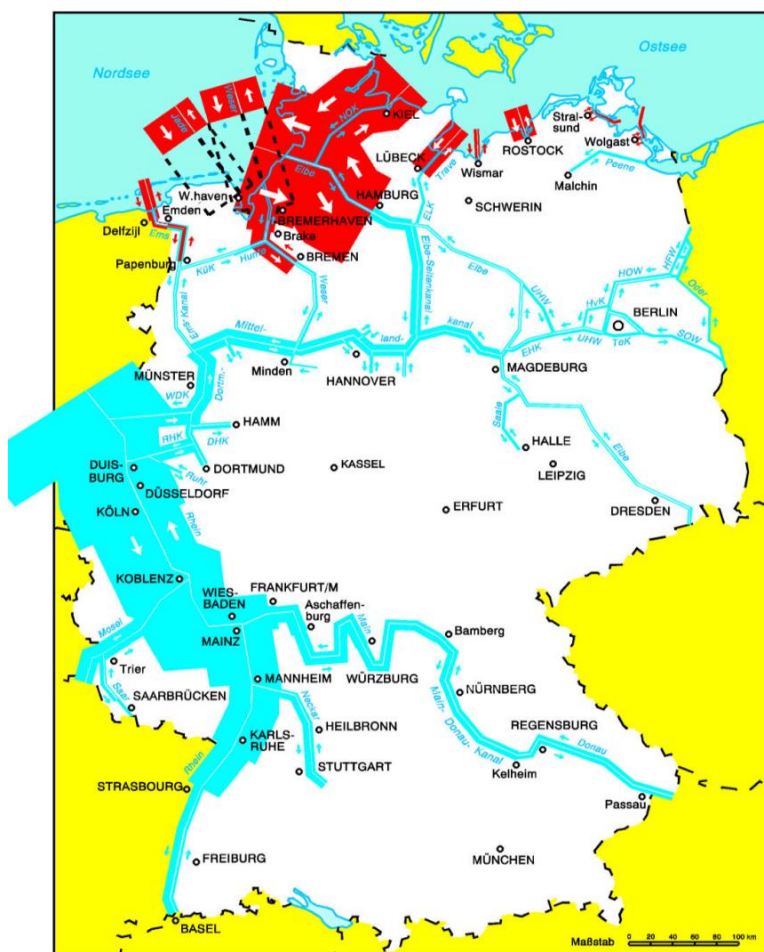
Das Netz der Bundeswasserstraßen umfasst rd. 7.350 km Binnenwasserstraßen und ca. 23.000 km² Seeschiffahrtsstraßen. Das Netz der Binnenwasserstraßen besteht aus 2.355 km freifließenden Flüssen (große Teile des Rheins, der Elbe und Teile der Donau), 3.032 km staugeregelten Wasserstraßen wie z. B. Main, Mosel und Neckar sowie 1.735 km Kanalstrecke.

Die heute leistungsstarke Schifffahrbarkeit ehemals freifließender und heute staugeregelter Flüsse wurde durch den Bau von Wehren und Schleusen ermöglicht. Insgesamt befinden sich im deutschen Netz an Flüssen und Kanälen 315 Schleusenanlagen und 290 Wehre. Zudem stellen rd. 300 Dücker, 1.300 Brücken und 40 Kanalbrücken die Querung der Wasserstraßen sicher.

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

Insbesondere die stark frequentierten Binnenwasserstraßen im erweiterten Rheinstromgebiet, mit dem Westdeutschen Kanalgebiet, den staugeregelten Flüssen Mosel, Main, mit der Main-Donau-Verbindung, und Neckar sowie mit der West-Ost-Achse des Mittellandkanals (siehe Grafik 1) sind essenzielle Versorgungsadern für wesentliche deutsche Schlüsselindustrien (siehe Grafik 2), den Handel und für den wirtschaftlichen Austausch mit unseren Nachbarländern.

BUNDESWASSERSTRASSEN



Güterverkehrsdichte in Mill t (tkm / Länge der Wasserstraße in km)

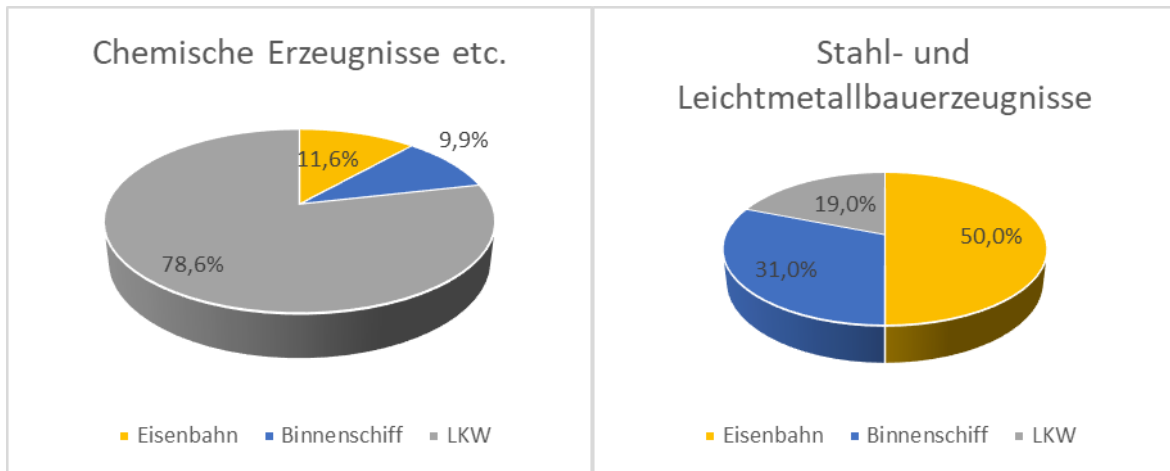
bis 1 Mill t
über 1 Mill t
maßstäblich

Binnenschifffahrt
Seeschifffahrt*

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden
Kartographie: Sonderstelle für Vermessungswesen beim Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg

Grafik 1: Güterverkehrsdichte auf Bundeswasserstraßen

Zudem bilden die Bundeswasserstraßen als Seehafen hinterland die Grundlage für die Zu- und Ablaufverkehre zu den deutschen Seehäfen Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven und zu den Häfen der ARA-Range (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen).

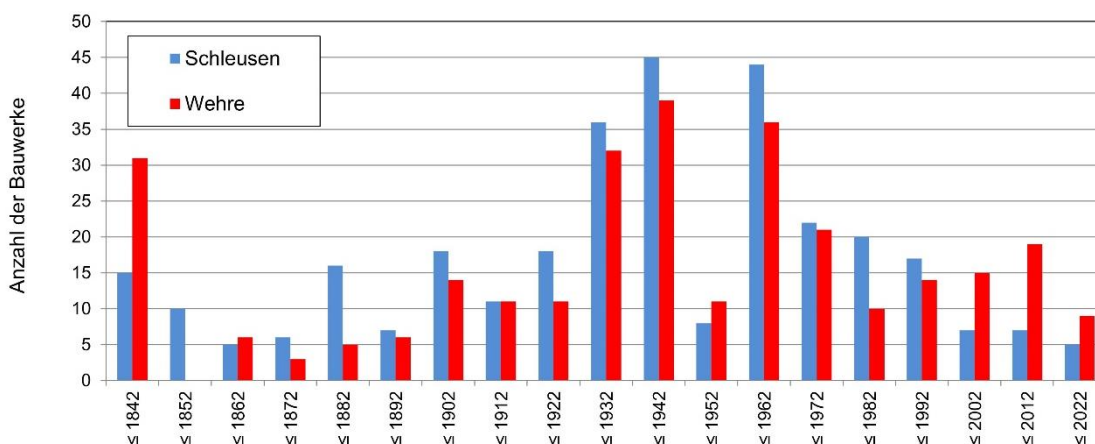


Grafik 2: Anteil der Binnenschifffahrt am Transport in der Chemie und im Stahlsektor

Engpässe wie Einschränkungen der Befahrbarkeit oder Sperrungen ganzer Bauwerke führen zu erheblichen, volkswirtschaftlichen Schäden, da es für Wasserstraßen grundsätzlich keine Alternativrouten oder Entlastungsmöglichkeiten gibt. Allein die zeitlichen Einschränkungen der Befahrbarkeit durch das Niedrigwasser auf dem Rhein im Jahr 2018 führten zu einem Rückgang des BIP um 0,2 Prozent bzw. zu einem Schaden von mindestens 2,7 Mrd. Euro in Deutschland.

2. Zustand der Schleusen und Wehre

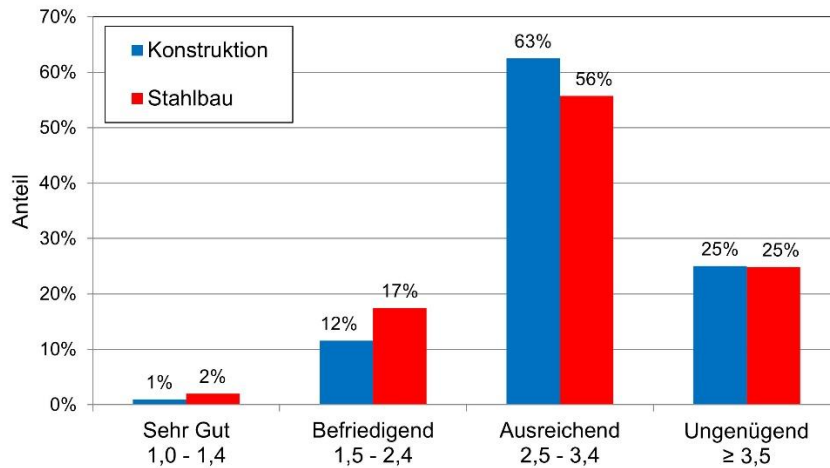
Bedingt durch den Bau des Netzes, überwiegend in den Jahren 1920 bis 1970 (einige wenige noch bis 1990), hat die große Mehrheit der Ingenieurbauwerke ihre technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer von 70-90 Jahren erreicht oder überschritten. 85 % der Schleusen sind älter als 40 Jahre, 45 % älter als 80 Jahre. Ähnlich besorgniserregend sieht es bei den Wehren aus: 75 % der Wehre sind älter als 40 Jahre und 25 % älter als 80 Jahre.



Grafik 3: Altersstruktur von Schleusen und Wehren

Die Wasserstraßeninfrastruktur weist nicht nur ein sehr hohes Durchschnittsalter auf. Auch der Zustand vieler Schleusen und Wehre ist besorgniserregend schlecht. Bei den regelmäßigen Bauwerksprüfungen erreichten 88 % der untersuchten Schleusenanlagen und 73 % der 240 untersuchten Wehranlagen einen nicht ausreichenden oder gerade noch ausreichenden Zustand. Diese Zustandsnoten zeigen einen kurz- bis mittelfristigen Handlungsbedarf auf. Hinzu kommt weiterer Bedarf für

Bauwerkstypen wie Spundwände, Strombauwerke oder Dämme, die nicht Teil des oben beschriebenen Qualitätssicherungsverfahrens sind.



Grafik 4: Zustandsnoten von Schleusenanlagen

3. Dringender Handlungsbedarf

Der vorbeschriebene, unzureichende Zustand der **Schleusen** verdeutlicht die Dringlichkeit für zeitnahen Handlungsbedarf. **Nach gründlicher Analyse des Anlagenzustandes müssen in den nächsten zehn Jahren 50 Schleusen ersetzt werden, um den Ausfall bestehender Infrastrukturen zu verhindern. In der derzeitigen Organisations- und Haushaltsstruktur werden im Durchschnitt nur 0,8 Schleusen pro Jahr erneuert. Es müssten also drei- bis fünfmal mehr Schleusen pro Jahr rein für Erhalt und Funktionsfähigkeit des Netzes gebaut werden.**

Bauwerke	Erneuerungsbedarf in den nächsten 10 Jahren	Seit 2016 realisierte Ersatzbauwerke	Durchschnitt pro Jahr (Ist)	Durchschnitt 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)

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**. Mit mindestens drei fertigzustellenden Wehren pro Jahr liegt der Baubedarf um ein Vielfaches höher. **Besorgniserregend ist diese Situation, weil bei einem Versagen eines Wehrs die Funktionen für Hochwasserschutz und Wasserhaushaltung nicht mehr gewährleistet sind und so eine Gefahr für Leib und Leben droht**. Vor diesem Hintergrund hat die WSV in den letzten Jahren ein priorisiertes, analytisch fundiertes Wehrersatzprogramm entwickelt. Dieses ermöglicht zwar Beschleunigungen, deckt aber bei weitem noch nicht den aufgezeigten Ersatzbedarf ab.

Bleibt es beim derzeitigen, deutlich zu langsamen Realisierungspfad für Erhaltungsmaßnahmen und Ersatzbauten, wird sich die Anzahl der Bauwerke mit schlechtem Zustand weiter erhöhen. Die Retrospektive der letzten fünf Jahre macht das sehr deutlich. 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.

Zur Verdeutlichung: Der Ausfall einer einzelnen Main-Schleuse oder eines -Wehres würde den Verkehr auf der gesamten Main-Donau-Verbindung längerfristig lahmlegen.

4. Derzeitiger Finanzierungsrahmen

In den vergangenen Jahren verfügte die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung weder über eine auskömmliche Finanzierungslinie noch über die notwendige personelle Ausstattung oder einen effizienten organisatorisch-rechtliche Rahmen, um dieser Problematik angemessen begegnen zu können.

Die Finanzlinie der mittelfristigen Finanzplanung 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.**

5. 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 für die bestehenden und die neuen Aufgaben auskömmlichen Personalansatz zu erreichen und **die WSV zeitnah zu einer effizienten und modernen Verwaltung fortzuentwickeln**.

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.