

# INVESTITIONSPOLITIK FÜR DIE WASSERSTRASSEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Felix Stenschke, Bonn

---

## „Investitionspolitik in die Bundeswasserstraßen“

oder

### “Hier stehe ich und kann nicht anders“

- Bundeswasserstraßen umfassen rd. 23.000 km<sup>2</sup> Seewasserstraßen und rd. 7.300 km Binnenwasserstraßen für deren Erhaltung, Ausbau und Betrieb der Bund mit eigener Verwaltung verantwortlich ist.
- Insgesamt stellen die Bundeswasserstraßen ein Bruttoanlagevermögen von rd. 50 Mrd. € (aktueller Preisstand) dar. Zur Substanzerhaltung der Anlagen ist eine jährliche Reinvestition von mindestens 1% des Bruttoanlagevermögens erforderlich, dies sind mindestens 500 Mio. € pro Jahr. Aufgrund von Preissteigerung und akkumulierendem Nachholbedarf ist dieser Wert tendenziell weiter ansteigend.
- Hinzu kommt der Investitionsbedarf für den Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur, der für die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen und die daraus resultierende Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt von maßgeblicher Bedeutung ist.
- Um den derzeit bekannten Ausbaubedarf (BVWP 2003, IRP u. a.) in noch vertretbaren Zeiträumen von rd. 20 Jahre zu realisieren, wären Ausbauminvestitionen in Höhe von ebenfalls rd. 500 Mio. €/Jahr erforderlich.
- Allein aus Ausbau und Ersatz ergibt sich somit ein **Investitionsbedarf für die verkehrliche Infrastruktur** der Bundeswasserstraßen in Höhe von **mindestens 1 Mrd. €/J.**
- In den letzten eineinhalb Jahrzehnten standen uns 450 bis 550 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung.
- Da wir trotzdem besonders in den neuen Bundesländern investiert haben, heißt das: Wir fahren unsere Anlagen seit längerem auf Verschleiß.
- Lediglich mit den Konjunkturprogrammen haben wir in den letzten zwei Jahren eine ausreichende Mittelausstattung erreicht.
- In Zukunft steht uns mittelfristig für Investitionen in die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen jährlich rd. 600 Mio. € zur Verfügung, d.h. nur rd. 60% des tatsächlichen Bedarfs.
- Will man unsere Situation richtig einschätzen, muss man jedoch vier weitere Faktoren beachten: **(A)** Die Mehrheit unserer Anlagen hat ein Alter von 60 bis 80 Jahren erreicht. **(B)** In den vergangenen Jahren hat die Verwaltung

5000 Stellen abgebaut und in Zukunft werden es nochmals 3000 Stellen werden. Die gesetzlich vorgeschriebene Arbeit, die die Beschäftigten geleistet haben, ist zur Zeit durch zusätzliche Vergaben erledigt worden. Der Sachmittelhaushalt zur Finanzierung der Vergaben hat sich jedoch nicht erhöht. **(C)** Im Gegensatz zur allgemeinen Inflationsrate verzeichnen wir für Bauleistungen in den vergangenen Jahren eine jährliche Preissteigerung von 25%. **(D)** Neue gesetzliche Aufgaben, wie die Herstellung der Fischdurchgängigkeit sind uns übertragen worden. Zwar haben wir die Kosten für Fischtrep- pen an unseren Querbauwerken in der Gesetzesbegründung mit einer ¾ Mrd. Euro beziffert. Bekommen haben wir aber keinen zusätzlichen Euro.

- Die Funktionsfähigkeit und Sicherheit der vorhandenen Infrastrukturen geht dem Ausbaubedarf in jedem Fall vor.
- Bedingt durch das hohe Alter und die starke Beanspruchung der Anlagen, muss der Schwerpunkt der Investitionen in die Bundeswasserstraßen auf die Substanzerhaltung und die Erneuerung der vorhandenen Infrastruktur gelegt werden.
- Dies bedeutet, dass der ohnehin nur geringe finanzielle Spielraum für ge- plante Ausbaumaßnahmen weiter schrumpft und sich Realisierungszeit- räume für Ausbaumaßnahmen extrem verlängern.
- Vor diesem Hintergrund ist eine Korrektur bzw. Ergänzung der bislang ver- folgten, allein auf dem Wirtschaftlichkeitskriterium basierenden Investi- tionsstrategie unausweichlich, um der Schifffahrt zumindest in besonders hoch frequentierten Bereichen bessere Bedingungen in vertretbaren Zeit- räumen zur Verfügung stellen zu können.
- Für Ausbauentscheidungen tritt daher zu dem Wirtschaftlichkeitskriterium ein Netzkriterium hinzu, welches die Verkehrsbedeutung der jeweiligen Wasser- straße einbezieht.
- Das Wasserstraßennetz wird auf Basis der gegenwärtigen und prognostizier- ten Transportnachfrage in Netzkategorien eingeteilt, die künftig als Priorisie- rungsinstrumentarium dienen.
- Alternative Klassifizierungskriterien (z.B. Wertschöpfung der Transporte, Trans- portgüterarten, Vernetzungsfunktionen einzelner Wasserstraßen) anstelle der gewählten Tonnage führen weder zu einer anderen Zuordnung der Wasser- straßen zu den Kategorien, noch zu Veränderungen der jeweils dahinter stehenden Maßnahmen.
- Die Konzentration der Ausbaumaßnahmen auf die höchste Netzkategorie hat zwangsläufig zur Folge, dass in nachrangigen Netzkategorien kaum oder gar keine Infrastruktur verbessernde Maßnahmen mehr vorgenommen wer- den können. Dort liegt der Schwerpunkt auf der Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur.

- Die Investitionsstrategie stellt unter den gegebenen Randbedingungen sicher, dass mit den verfügbaren Ressourcen in kalkulierbaren Zeiträumen der größtmögliche **verkehrliche Nutzen** erreicht werden kann.
- So unerfreulich diese Entscheidung für nachrangige Netzkategorien auch ist: Die Netzkategorisierung und die darauf basierende Maßnahmenpriorisierung bieten allen Beteiligten, d.h. Schifffahrt, Häfen und Wirtschaft, Planungssicherheit für ihre eigenen Investitionsentscheidungen.
- Die äußerst knappe Finanzlinie hat zur Folge, dass auch in der höchsten Wasserstraßenkategorie nicht alle sinnvollen Ausbaumaßnahmen sofort in Angriff genommen werden können.