

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/27405 –**

Langfristige Perspektive der Wasserstraße aus Sicht der Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Masterplan Binnenschifffahrt hat die Bundesregierung 2019 das Ziel festgelegt, die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt am Modal Split auf 12 Prozent zu erhöhen. Auch die Europäische Kommission will den Verkehrsträger stärken. Daher hat sie in ihrer Strategie für eine nachhaltige und smarte Mobilität festgelegt, den Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt bis 2030 um 25 Prozent und bis zum Jahr 2050 um 50 Prozent im Vergleich zu 2015 zu erhöhen.

Damit soll sichergestellt werden, dass die Wasserstraße ihren Anteil am Erreichen der Klimaziele beiträgt. Da es sich um den umweltfreundlichsten Verkehrsträger handelt, ist dieser Schritt nachvollziehbar. Darüber hinaus werden viele Industriegebiete entlang des Rheins mit Gütern über die Wasserstraße versorgt, weshalb auch hier die Binnenschifffahrt eine zentrale Bedeutung hat.

Nachfolgend soll erfragt werden, welche Strategie die Bundesregierung in Sachen Wasserstraßensanierung verfolgt und inwieweit eine langfristige Perspektive überhaupt auf Seiten der Bundesregierung gegeben ist.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Erhalt und Ausbau der Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraßen sind Voraussetzung für das Ziel, die Rolle der Binnenschifffahrt im Güterverkehr zur Erreichung der Klimaziele zu stärken. Die Bundesregierung hat die Investitionen in die Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraßen in den letzten Jahren deutlich gesteigert. Der Mittelabfluss konnte dabei in dieser Legislaturperiode von knapp 770 Mio. Euro im Jahr 2018 auf über 1,24 Mrd. Euro 2020 gesteigert werden, ein Plus von 60 Prozent. Über das Konjunkturpaket aus dem letzten Jahr hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für 2021 zusätzlich 235 Mio. Euro zur Ufersanierung und Modernisierung von Schleusen erhalten.

Mit dem Haushalt 2021 wurden die Wasserstraßeninvestitionen für den Finanzplanungszeitraum von 2022 bis 2024 darüber hinaus um insgesamt 100 Mio. Euro erhöht. Nach den Eckwerten für 2022 sollen die Investitionen in die Bun-

deswasserstraßen im nächsten Jahr nochmals um 200 Mio. Euro ansteigen. Die Bundesregierung setzt den Investitionshochlauf damit konsequent um.

1. Wie viel Prozent der Schleusen sind in Deutschland älter als 100, 70, 50 Jahre (bitte aufschlüsseln)?
2. Wie viel Prozent der Wehre in Deutschland sind älter als 100, 70, 50 Jahre (bitte aufschlüsseln)?
3. Ist der Bundesregierung der Betrag bekannt, der für die Sanierung aller Schleusen und Wehre nötig ist?
 - a) Wenn ja, wie lautet er?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
 - c) Wenn nein, plant die Bundesregierung, den Betrag herauszufinden?

Die Fragen 1 bis 3c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des BMVI verwiesen (abrufbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.html).

4. Auf welcher Grundlage wird das Bruttoanlagevermögen der Wasserstraßeninfrastruktur berechnet?
5. Wie wird das Bruttoanlagevermögen der Wasserstraßeninfrastruktur anschließend berechnet?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Anlagevermögen wurde für alle Verkehrsbereiche im Rahmen eines Forschungsauftrages des BMVI vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) über ein Anlagevermögensmodell für den Verkehrssektor ermittelt. Das Ergebnis wird für alle Verkehrsträger auf den Anlagenbestand hochgerechnet und in der jährlichen Veröffentlichung des BMVI „Verkehr in Zahlen“ dargestellt. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des BMVI verwiesen (abrufbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2020-pdf.html).

Mit dieser Modellrechnung wird unter Annahme spezifischer Nutzungszeiten für die einzelnen Investitionsaggregate das Brutto-Anlagenvermögen eines Jahres als gewichtige Summe der kumulierten Investitionsjahrgänge errechnet.

6. Ist das Bruttoanlagevermögen der Wasserstraßeninfrastruktur nach Ansicht der Bundesregierung zu niedrig angesetzt?
- Wenn ja, warum?
 - Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

Das DIW aktualisiert kontinuierlich das Anlagevermögen der Bundeswasserstraßen unter Berücksichtigung der jährlichen Investitionen durch Fortschreibung des Datenbestandes.

Dabei werden alle angefallenen Erhaltungs-, Ersatz-, Aus- und Neubauinvestitionen berücksichtigt.

7. Wie hoch waren die Haushaltsmittel für die Wasserstraßeninfrastruktur in den letzten zehn Jahren insgesamt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
8. Wie sah der jährliche Mittelabfluss für die Wasserstraßeninfrastruktur in den letzten zehn Jahren aus (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Investitionen in die Bundeswasserstraßen		
Jahr	Soll [T Euro]	Ist [T Euro]
2011 ¹⁾	886.289	792.221
2012 ²⁾	942.200	777.356
2013 ²⁾	1.011.475	752.624
2014	1.005.064	785.275
2015	996.662	760.120
2016	923.646	736.326
2017 ³⁾	1.056.546	730.400
2018 ³⁾	943.680	771.213
2019 ⁴⁾	969.352	1.024.088
2020 ⁴⁾	844.915	1.243.462
2021	1.144.137	---

¹⁾ Einschließlich der Ausgaben für das „Innovations- und Investitionsprogramm Verkehr“ im Rahmen des Maßnahmenpakets der Bundesregierung „Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung“.

²⁾ Ab 2012 bzw. 2013 einschließlich der Ausgaben für die Infrastrukturbeschleunigungsprogramme I und II.

³⁾ 2017 und 2018 einschließlich der Ausgaben aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm.

⁴⁾ Ist 2019 und 2020 unter Ausnutzung von Ausgaberesten. Damit sind die Ausgabereste vollständig aufgezehrt.

9. Welchen Stellenwert haben eine langfristige Perspektive und Planungssicherheit beim Erhalt und Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur für die Bundesregierung?
10. Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeit der langfristigen Perspektive und Planungssicherheit der WSV angesichts der finanziellen Ausstattung der Wasserstraße ein?

11. Ist die Wasserstraßeninfrastruktur mit den nötigen finanziellen Mitteln ausgestattet, um die Ziele des Masterplans Binnenschifffahrt und der Strategie für eine nachhaltige und smarte Mobilität zu erreichen?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
 - c) Wenn nein, was plant die Bundesregierung dagegen zu tun?

Die Fragen 9 bis 11c werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Planungsperspektive für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) wird in der jährlichen Haushaltsaufstellung, durch die gesetzten Eckwerte und die mittelfristige Finanzplanung bestimmt. In diesem Rahmen werden die Ziele des Masterplans Binnenschifffahrt an den Bundeswasserstraßen verfolgt.

12. Wie hoch ist der Verlust der deutschen Industrieproduktion aufgrund von Niedrigwasser in den letzten fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung gewesen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Das Kieler Institut für Wirtschaftsforschung geht davon aus, dass das Niedrigwasser 2018 vor allem am Rhein die Zuwachsrate des Bruttoinlandsprodukts im dritten Quartal 2018 um 0,2 Prozentpunkte, im vierten Quartal um 0,1 Prozentpunkte gedämpft hat. Die Erfahrungen aus der Niedrigwasserperiode 2018 waren ausschlaggebend für die Initiierung des Aktionsplans „Niedrigwasser Rhein“ als gemeinsame Vereinbarung zwischen dem BMVI und Vertretern großer Industrieunternehmen im Rheineinzugsgebiet sowie des Binnenschifffahrtsgewerbes.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

13. Welche Wasserinfrastrukturprojekte wurden mit dem Konzept Planen und Bauen umgesetzt (bitte aufschlüsseln)?
14. Wie hoch war der finanzielle Umfang der Wasserinfrastrukturprojekte, die mit dem Konzept Planen und Bauen umgesetzt wurden (bitte aufschlüsseln)?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Bei den PB (Planung und Bau)-Projekten der WSV handelt es sich um den Bau eines Trockendocks für Schleusentorinstandsetzungen in Brunsbüttel, ein Spundwand-/Pollersanierungsprogramm im Westdeutschen Kanalnetz, den Neubau des Wehres Wieblingen (Neckar) sowie Teilleistungen des Neubaus der Schleuse Kriegenbrunn am Main-Donau-Kanal. Die Infrastrukturprojekte befinden sich in der Umsetzung und haben insgesamt einen Umfang von rund 400 Mio. Euro.

15. Welchen Nutzen sieht die Bundesregierung in dem Konzept Planen und Bauen für den Erhalt und Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur?

Die WSV bezweckt mit der Anwendung des PB-Modells eine dialogorientierte Projektumsetzung mit dem Auftragnehmer und damit eine Beschleunigung der Bauphase. Damit soll der Tendenz der strittigen Bauabwicklungen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer entgegengewirkt werden. So ist zusätzlich eine personelle Entlastung für die Verwaltung möglich.

16. Plant die Bundesregierung, das Konzept Planen und Bauen vermehrt einzusetzen, um wichtige Wasserinfrastrukturprojekte schneller umzusetzen?
- a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Zurzeit laufen vier Infrastrukturprojekte in der WSV als Pilotprojekte, um Erfahrungen mit dem PB-Modell im Infrastrukturbereich zu gewinnen. Sofern sich die Erwartungen bestätigen, ist der Einsatz des PB-Modells bei komplexen Bauvorhaben sinnvoll.

