



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Zustand der Verkehrsinfrastruktur an Bundeswasserstraßen





Agenda

- **Übersicht der Bundeswasserstraßen**
- **Zustand der Verkehrsinfrastruktur**
- **Folgerungen für strategische Entscheidungen**
- **Fazit**



Bestandsnetz der Bundeswasserstraßen



Seewasserstraßen Fläche: ca. 23.000 km²
Binnenwasserstraßen Länge: ca. 7.300 km

Bundeswasserstraßen (BWaStr)			Seewasserstraßen des Bundes (SeeWaStr)
Binnenwasserstraßen des Bundes (BinWaStr)		7.300 km	
sonstige Binnenwasserstraßen (SeeSchStr und BinSchStr)	600 km	Binnenschiffahrtsstraße n * (BinSchStr)	6.000 km
		Seeschiffahrtsstraße n ** (SeeSchStr)	700 km
mit nennenswerter Bedeutung für Güterschifffahrt			ca. 4.500 km
		23.000 qkm	



Aufgaben und Objekte

- **315 Schleusenanlagen**
- **2 Schiffshebwerke,**
- **307 Wehranlagen,**
- **40 Kanalbrücken,**
- **354 Düker in der Unterhaltungslast der WSV,**
- **1.300 Straßen- u. Bahnbrücken über Bundeswasserstraßen in der Unterhaltungslast der WSV,**
- **2 Talsperren,**
- **4 Sturmflutsperrwerke,**
- **Dämme an Stauhaltungen und Kanälen**
- **Uferbefestigungen, Strombauwerke,**
- **feste Schifffahrtszeichen wie Leuchttürme und Baken, Richtfeuer, sowie schwimmende Schifffahrtszeichen wie Tonnen.**





Verkehrsinfrastrukturbericht

Aus dem Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages:

*„Als Grundlage für die künftige Priorisierung von Investitionen in Erhalt und Sanierung werden wir alle zwei Jahre einen **Verkehrsinfrastrukturbericht** vorlegen, der den Zustand der Bundesverkehrswege transparent macht, Nachholbedarf dokumentiert und Aufschluss über die erforderlichen Investitionen gibt.“*

*„Auf Grundlage des neuen BVWP und der Verkehrsinfrastrukturberichte werden wir in regelmäßigen Abständen einen nach Dringlichkeitsstufen geordneten **Maßnahmenplan für den Erhalt der Bundeswasserstraßen** erarbeiten.“*



Verkehrsinfrastrukturbericht

Auszug Teil D - Bundeswasserstraßen



- Behandelt im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 21.09.2016
- Veröffentlicht auf dem BAW Kolloquium am 25.10.2016



Ergebnisse aus dem Verkehrsinfrastrukturbericht Auszug Teil D- Bundeswasserstraßen

Auskunft über den Zustand
der Bundeswasserstraßen
hinsichtlich der

- **Verfügbarkeit** und
Leistungsfähigkeit und
- der **Anlagensubstanz** und
- des daraus abgeleiteten
Ersatz-Investitionsbedarfs.



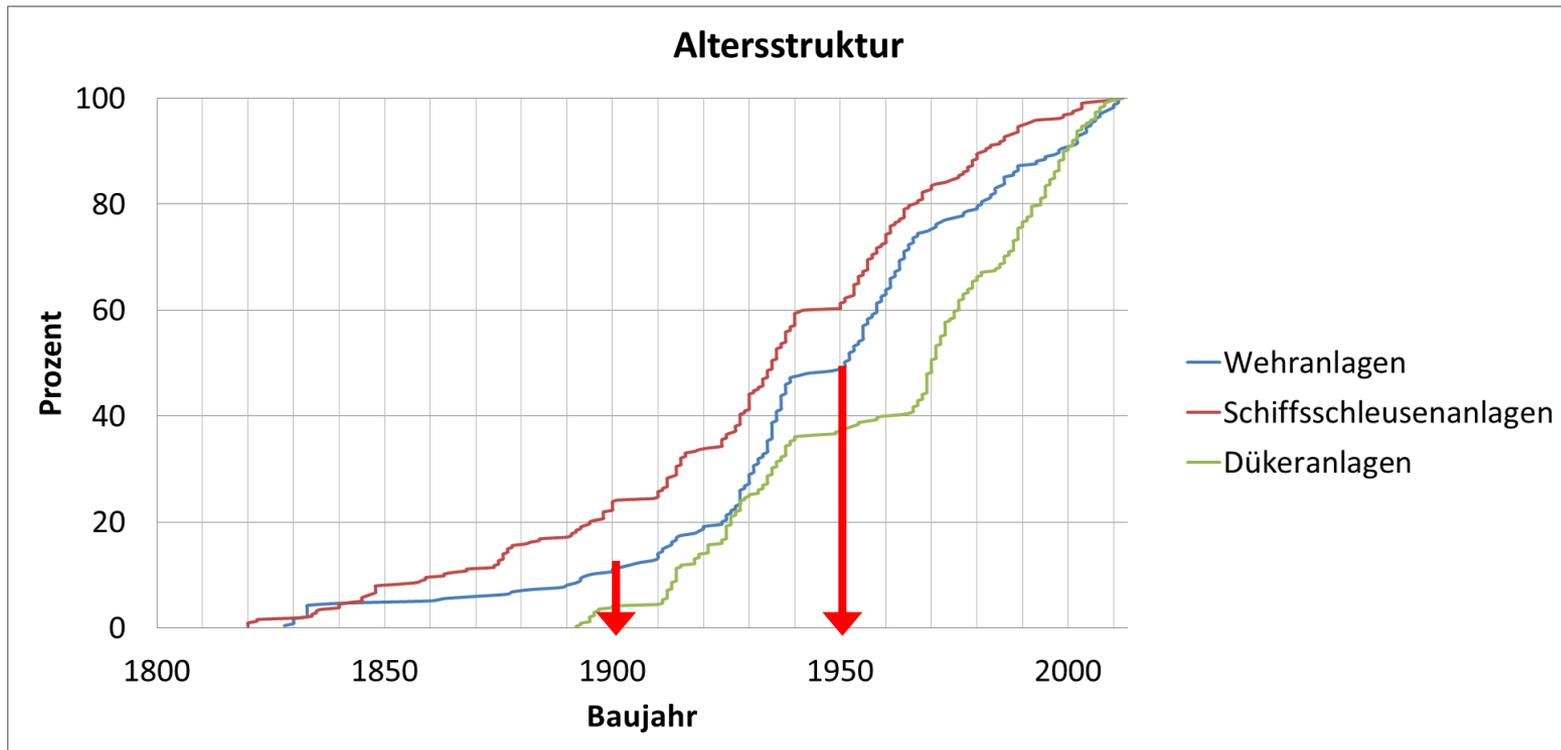


Übersicht der qualitativen und quantitativen Engpässe Stand 2015





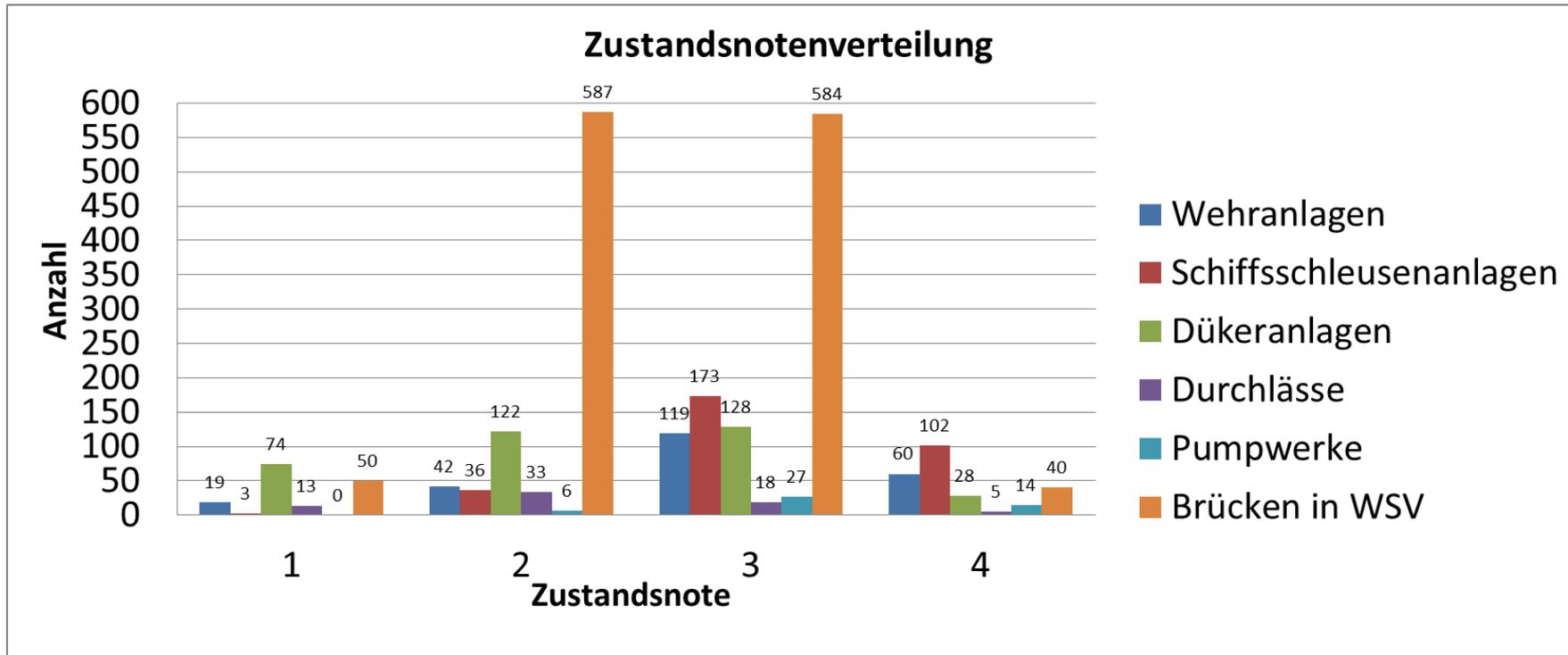
Altersstruktur der Verkehrswasserbauwerke an Bundeswasserstraßen



**50% der Anlagen wurde vor 1950 und
10 % der Anlagen vor 1900 errichtet**



Zustandsnotenverteilung





Zustand der Verkehrswasserbauwerke

insbesondere am **Main,**
MDK, Neckar, WDK,
DEK-Nord

Verkehrswasserbauwerke	untersuchte Anlagen	Zustand nicht ausreichend bzw. ungenügend oder ausreichend
Schleusenanlagen	314	85 %
Wehranlagen	240	73 %
Dükeranlagen	352	45 %
Durchlässe	69	33 %
Pumpwerke	47	87 %
Brücken	1.261	49 %

insbesondere am **Main,**
Neckar und
Mittelweser

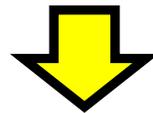
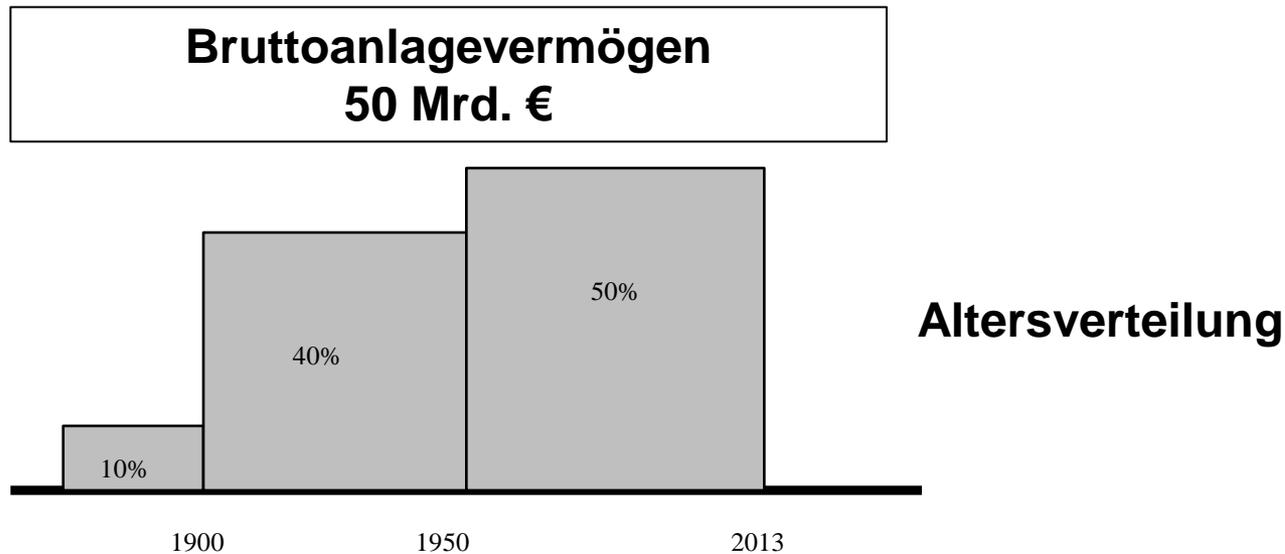
Ersatzinvestitionsbedarf abgeleitet aus dem Bauwerkszustand

Verkehrswasserbauwerke	untersuchte Anlagen	Zustand nicht ausreichend bzw. ungenügend oder ausreichend	Ersatz-Neubau oder große Grundinstandsetzung innerhalb von 10 Jahren erforderlich für
Schleusenanlagen	314	85 %	50
Wehranlagen	240	73 %	30
Dükeranlagen	352	45 %	30
Durchlässe	69	33 %	5
Pumpwerke	47	87 %	10
Brücken	1.261	49 %	110

Für Schleusen-, Wehranlagen, Düker, Durchlässe, Pumpwerke und Brücken ca. 6,6 Mrd. €, d.h. **660 Mio. € /Jahr**



Ersatzinvestitionsbedarf anhand des Bruttoanlagevermögens



mittlere Nutzungsdauer: ca. 55 Jahre
gewichtet aus Massivbau, Stahlbau, Stahlwasserbau,
Antriebstechnik, Steuerung, ...

Jährliche Substanzverluste/Abschreibung =

Ersatzinvestitionsbedarf von 900 Mio. €/Jahr



Ersatzinvestitionsbedarf

Aus Welt Berlin vom 9.9.2014

„Über viele Jahre hinweg hat der Staat seine Investitionen in die Verkehrswege heruntergefahren.

Wurden 1970 noch 4,3 % der Jahreswirtschaftsleistung in die Verkehrsinfrastruktur investiert, waren es 2013 nur noch 1,2 %. Die Folge ist ein riesiger Investitionsstau.

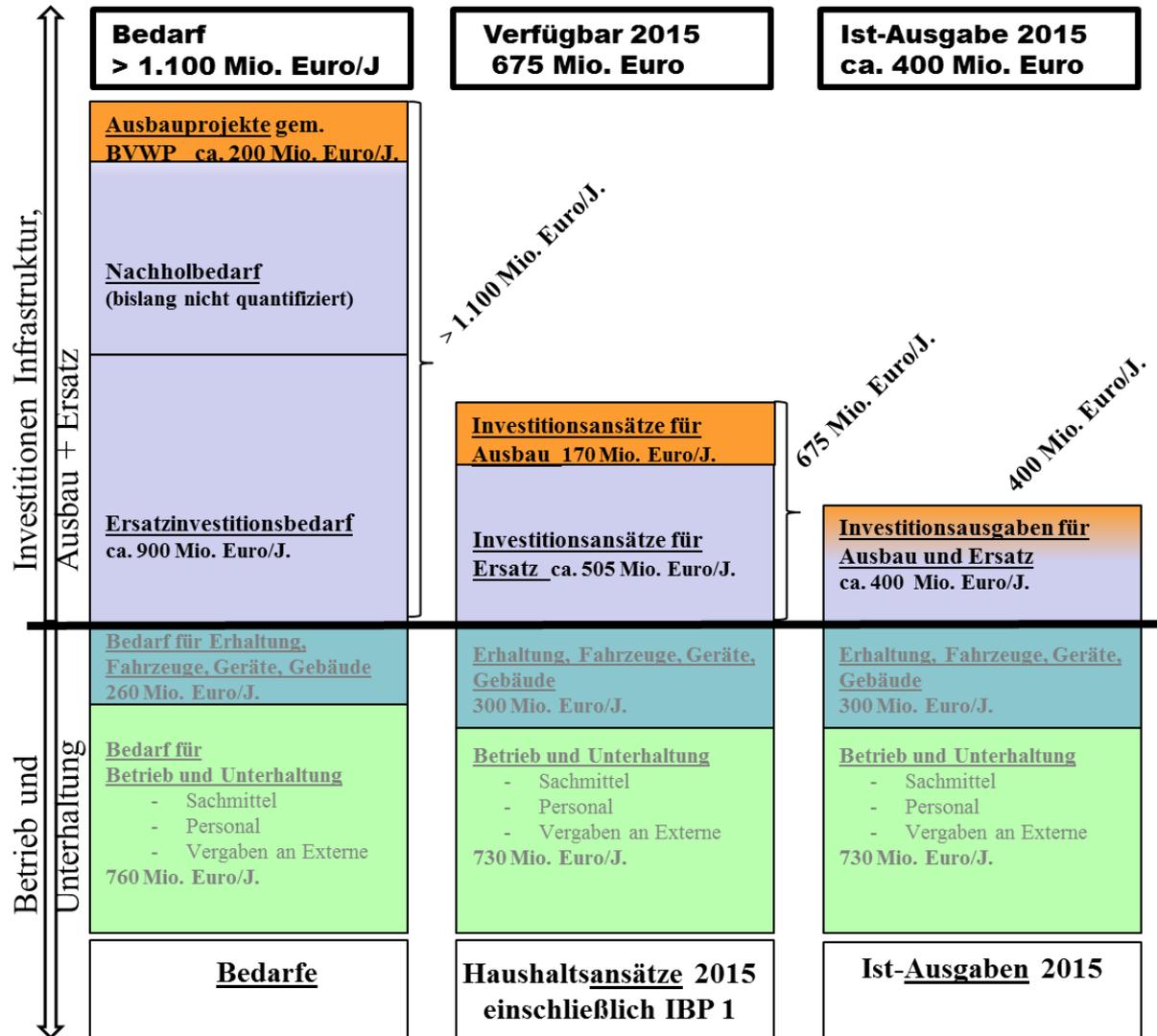
Insgesamt 2500 Straßenbrücken müssen saniert, 300 davon eigentlich sofort gesperrt werden.

Fast ein Drittel aller deutschen Eisenbahnbrücken ist in einem bedenklichen Zustand. Das Gleiche gilt für die Schleusen auf den Binnenwasserstraßen.“

Seit Jahren sind die Haushaltsmittel für Ersatzinvestitionen der Verkehrsinfrastruktur unterfinanziert.



Ersatzinvestitionsbedarf wird weiterhin steigen





Folgerungen für strategische Entscheidungen

- Grundsätze der Investitions- und Unterhaltungsstrategie
- Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen (Priorisierung)
- Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030
- Standardisierung



Investitions- und Unterhaltungsstrategie:

Vorrangig:

- Gewährleistung der Sicherheit der Anlagen
- Funktionsfähigkeit der Wasserstraßen; d.h.
 - **Erhalt und Ersatz**
vor Ausbau
 - **Ersatz**
mit Ausbauanteilen kombinieren
 - **für Ausbau kaum Spielräume vorhanden**



Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen



- Definition eines Kernnetzes
- Kategorisierung innerhalb des Kernnetzes
- Kategorisierung der Bundeswasserstraßen nach der verkehrlichen Bedeutung, maßgebendes Kriterium = **Transportmenge**
- Kategorien spiegeln den **vorhandenen** und für **2030 prognostizierten Transportbedarf** für die Wasserstraßen und die **Verkehrsrelationen** wider

Sicherheitsrelevante Anlagen sind unabhängig vom Kernnetz: Wehranlagen, Düker, Durchlässe, Pumpwerke etc.



Netzkategorisierung des Bundeswasserstraßen



KERNNETZ mit Einstufungskriterien:

Binnenschifffahrtsstraßen:

C: $\geq 0,6$ Mio. t/a

B: $\geq 4,0$ Mio. t/a

A: $\geq 6,0$ Mio. t/a

Seewärtige Zufahrten/

Seeschifffahrtsstraßen :

C: $\geq 1,0$ Mio. t/a

B: $\geq 5,0$ Mio. t/a

A: $\geq 50,0$ Mio. t/a

unterschiedliche Kriterien im **Binnen-** und **Seebereich** wegen:

- unterschiedlicher infrastruktureller Ausbau- und Unterhaltungsziele
- nicht vergleichbarer Fahrzeuggrößen und Transportvolumina



BVWP 2030

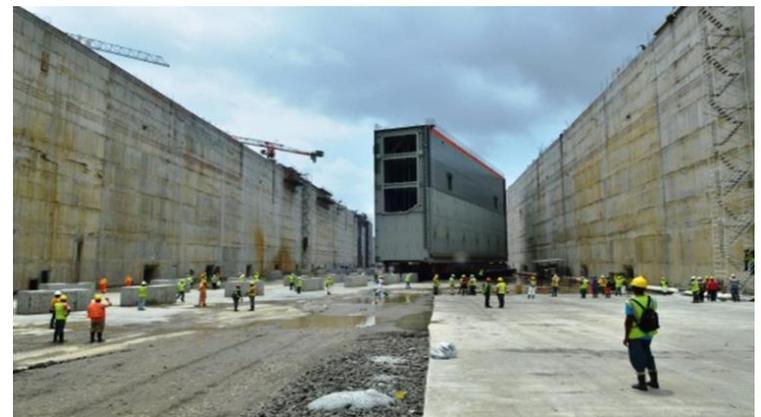
Prinzip: „Erhalt und Ersatz vor Aus- und Neubau“

Gesamtinvestitionen (in Mrd. €)	Sonstige Investitionen (2016-2030)	Erhaltung/Ersatz (2016-2030)	Aus- und Neubau (2016 bis 2030) (ohne Erhaltungs- /Ersatzanteil)		Aus- und Neubau „Schlepe“ (ab 2031)	
			Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben VB/VB-E	Neue Vorhaben VB/VB-E (mit Erhaltungs- /Ersatzanteil)	
Bundesfernstraßen	132,8	12,0	67,0	15,8	18,3	19,6
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	112,3	7,4	58,4	8,4	18,3	19,7
Bundeswasserstraßen	24,5	2,2	16,2	0,9	1,8	3,5
Alle Verkehrsträger	269,6	21,6	141,6	25,1	38,5	42,8

Tabelle 3: Gesamtvolumen des BVWP 2030 nach Verkehrsträger und Verwendungsart⁶

Fazit

- **Verlässliche und dauerhafte Anhebung der Finanzlinie für Bundeswasserstraßen (u. Straße u. Schiene) erforderlich**
- **Vorlaufend zusätzliches Planungspersonal erforderlich**
- **Strenge Priorisierung aller erwogenen Investitionsprojekte**
- **Beschleunigung der Planungsprozesse durch Standardisierung (Schleusen, Wehre etc.)**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Meike Eilts
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat WS 10

Robert-Schuman Platz 1
D-53175 Bonn

www.bmvi.de