

Infrastruktur der Wasserstraßen



Dipl.-Ing. Thomas Groß

**Geschäftsführer Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG,
Wesel**

**Vorsitzender der Bundesfachabteilung Wasserbau im
Hauptverband der Deutschen BauindustrieDB**

**Vizepräsident VBW (Verein für europäische
Binnenschifffahrt und Wasserstrassen)**

Mitglieder des Vorstandes der Schifferbörse zu Duisburg



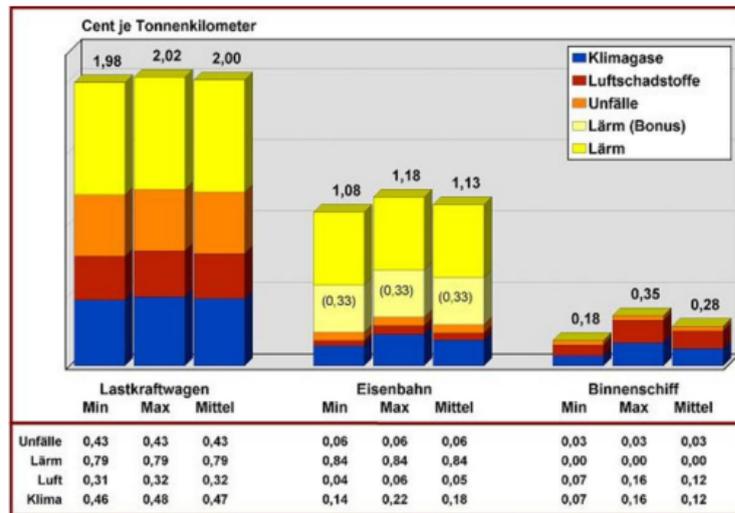
Bedeutung der Wasserstraßeninfrastruktur

- Transportleistung der Binnenschifffahrt im Güterverkehr 2019 rd. 51 Mrd. Tonnenkilometer ¹
- Transportleistung von Grund- und Rohstoffen der Industrie 2019 205,1 Mio. Tonnen ²
- Ein auf dem Rhein verkehrendes Güterschiff hat die Transportkapazität von durchschnittlich 3000 Tonnen ³
- Die Wasserstraße hat erhebliche Entlastungspotentiale für die überlastete Straße



Bedeutung der Wasserstraßeninfrastruktur

Die Wasserstraße verursacht von allen Verkehrsträgern die geringsten externen Kosten für die Allgemeinheit ³



Der Verkehrsweg Wasserstraße hat als einziger Verkehrsweg als Gewässer eine besondere ökologische Bedeutung und einen wesentlichen touristischen Wert

Derzeitige Situation

„Die Wasserstraßen wurden jahrzehntlang vernachlässigt“

Es bröckelt am Rhein-Herne-Kanal

2015 brach die Spundwand. Repariert wurde sie nie. Der Schaden ist sogar noch größer geworden. Experten haben jetzt die Ursache dafür gefunden

Jrta Müller

essen. Es ist nicht passiert. Das bereits seit über fünf Jahren immer tags über die Spundwand in die Herne des Rhein-Herne-Kanals. Geboren im Jahre der Zweigertliche im Sommer 2015. Experten haben bereits herausgefunden, was die Wand durchgefallen ist, so sie repariert wird nicht hier unklar. Bei einer Kontrollfahrt entdeckte das Team des zulässigen Wassers und Schiffahrtsweg auch eine Vergrößerung des Schadens. Deshalb muss der Ufer sich im Montag, 8. März, geändert werden.

ständiges Kippen muss abgedreht werden. In und Gruga für die Radfahrer und die südlichen Seite des Rhein-Herne-Kanals zwischen Konigsplatz und dem Nordufer eine längerfristige Untersuchung, Fußgänger und Fahrer werden auf die nördliche Seite geleitet. Das Wasser und die Kanäle sind im Uferbereich Steine aufzuklären, um eine ständige Kippen der Spundwand zu verhindern. Außerdem soll einhalten werden, dass Wasser kein Kanal ausströmt. Erklärung: Das Ufer des Rhein-Herne-Kanals ist - so wie bei meisten Kanälen - durch die Böden durch den Niederschlag und die Regenwasser in den Kanälen nicht abgeleitet werden. Die Spundwand auf der linken Seite des Kanals gebrochen



Dezember 2015: Eingestürzte Spundwand am Rhein-Herne-Kanal, fotografiert von der Zweigertliche an Altensassen Straße. Seitdem hat sich nicht viel getan.

was bestand die Gefahr, dass sich die Schäden an den scharfen Kanten der Stahlbleche des Rumpfabrillen. Deshalb werden damals auf einer Länge von 400 Metern auch dort 3500 Tonnen Holzkohle und Steine in die Fährwege gelagert, damit die verbleibende Wand nicht umkippt. Die Lecklächer und Auflockerungen wurden durch Reparaturarbeiten und insgesamt an der Stelle vorbeifahren. Für Radfahrer und Spaziergänger bestand die Gefahr, dass die an der gebrochenen Spundwand abbrechen und in den Kanal fallen. Deshalb riefen sich Stahlarbeiten im Bereich ab. Radfahrer werden aufgefordert, hier abzuweichen. Diese Maßnahmen galten jedoch als Schadenbegrenzung nicht als endgültige Lösung.

Spundwände gehören dem Bund

- Die Spundwände des Rhein-Herne-Kanals sind im Besitz der Wasserstraßen und Schiffahrtverwaltung des Bundes.
- Diese besitzt darüber hinaus Bundesweit noch viele weitere Kanäle und zur Unterhaltung.
- Da die Durchstanzung der Mauer

Zur Untersuchung überprüfte eine Mitarbeiterin des Wasser- und Schiffahrtswegs alle Spundwände entlang des Kanals und entnahm Proben. Diese wurden anschließend an die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe geschickt und von dort kamen jetzt erste Ergebnisse. Dass die Spundwände durchgefallen waren, war offensichtlich. Wie es nach nur 40 Jahren Lebenszeit, dass keine konkrete Lösung gibt.

Durchstanzung durch Mikroorganismen beginnt
Laut einem Bericht der Bundesanstalt für Wasserbau zeigen erste Untersuchungsorganismen, dass die Durchstanzung dadurch von der Wasserseite erfolgt und durch

verschiedene Mikroorganismen beginnt. Die Spundwände sind im Besitz der Wasserstraßen und Schiffahrtverwaltung des Bundes. Diese besitzt darüber hinaus Bundesweit noch viele weitere Kanäle und zur Unterhaltung. Da die Durchstanzung der Mauer



Schleusengipfel an der Schleuse Dorsten und im Chemiepark Marl soll aufrütteln

Wenn die Tore reißen

Der Zustand des Westdeutschen Kanalnetzes ist verheerend schlecht. Eine Initiative aus Vertretern der Schifffahrt, der Wasserämter, der Wirtschaft und der Landespolitik versuchte nun mit einem „Schleusengipfel“ am Wesel-Datteln-Kanal (WDK) die Aufmerksamkeit auf die vielfältigen Probleme des Kanals und die möglichen Folgen zu lenken. Die Veranstaltung begann mit einer Feierabendbegehung in Dorsten und wurde anschließend im Feierabendhaus des Chemieparks Marl fortgesetzt.

SUT 04/2019

WAZ 09.03.2021

Derzeitige Situation

„Die Wasserstraßen wurden jahrzehntelang vernachlässigt“

So oder so ähnlich wird der Zustand des Wasserstraßennetzes und seiner Bauwerke und Einrichtungen in der Öffentlichkeit beschrieben

Fakten:

32 % der Schleusen und 28 % der Wehre sind älter als 100 Jahre

34 Wehranlagen werden derzeit als systemkritisch eingestuft und stellen ein Gefährdungspotential dar

Westdeutsches Kanalnetz (z.B. Schleusen im WDK) stellt besonders großes Konfliktpotential mit der nutzenden Industrie dar!

Was ist zuletzt passiert?

Politik und Verwaltung haben hierauf reagiert!

Masterplan-Binnenschifffahrt (2019)



Was ist zuletzt passiert?

Politik und Verwaltung haben hierauf reagiert!

Aktionsplan Niedrigwasser Rhein (2019)



**Aktionsplan
„Niedrigwasser
Rhein“**

Informationsbereitstellung

1. Wasserstandsvorhersage verbessern
2. DAS-Basisdienst Klima & Wasser
3. Aktuelle Tiefeninformationen bereitstellen

Transport & Logistik

4. Transportkonzepte anpassen & Technik optimieren

Infrastruktur

5. „Abladeoptimierung am Mittel- & Niederrhein“ beschleunigen
6. Beschleunigte Umsetzung der Abladeoptimierung am Mittelrhein durch Maßnahmengesetz

Langfristige Lösungsansätze

7. Wasserbauliche & wasserwirtschaftliche Optionen untersuchen
8. Gesellschaftlicher Dialog

bmvi.de

Was ist zuletzt passiert?

Politik und Verwaltung haben hierauf reagiert!

- Planungsbeschleunigung vorbereitet (Maßnahmengesetz) 
- Bessere Zusammenarbeit Behörde / Planer / Bauunternehmen wird gefördert 
- Erarbeitung „neuer“ Vergabeverfahren und Vertragsmodelle ist initiiert 
- 400+ zusätzliche Mitarbeiter in der WSV seit 2016 
- Verstärkte Einbindung externer Planer 
- Erhebliche Steigerung des Mittelabflusses bei Investitionen der WSV seit 2019, Abbau des „Mittelstaus“ 

Was ist jetzt zu tun?

„Alle beschlossenen und eingeleiteten Maßnahmen führen nur zum Erfolg, wenn die finanziellen Mittel für Investitionen in angemessener Höhe und langfristig sichergestellt werden!“



Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur

Vorschlag zur Einführung eines Programmes zur Sicherstellung einer langfristigen, angemessen hohen und effizienten Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland

Vorschlag der ISW
Veröffentlicht im Februar 2021

Was ist jetzt zu tun?

Zahlen:

Jährlicher Ersatzinvestitionsbedarf für Ausgleich des Substanzverlustes: >900 Mio. € (BMVI)

Jährlicher Aufwand für die Erhaltung der Infrastruktur: 250 Mio. € (BMVI)

Tatsächliche Jährliche Investitionen bis 2018: rd. 750 Mio. € (BMVI)

Tatsächliche jährliche Investitionen 2019 und 2020: 1,2 – 1,5 Mrd. € (Prognose BMVI) 

Geplante jährliche Mittel laut Haushaltsrahmenplan ab 2021: 900 Mio. € 

wie lange, und danach



Derzeitige Situation

Forderungen der ISW:

- 1) Gesetzliche Verankerung eines Gewährleistungsauftrages des Bundes ggü. seiner Wasserstraßeninfrastruktur (Vorbild Schiene)
- 2) Konkretisierung des Bundeswasserstraßengesetzes um Aufgaben von Bund und Verwaltung
- 3) Finanzierungsplan, Laufzeit 10 Jahre, Garantierte Investitionsmittel: 1,5 Mrd €/Jahr
- 4) Übersichtliche Trennung der Haushaltstitel:
Investitionen - Nicht Investitionen (z.B. wasserwirtschaftliche Maßnahmen)
Seeschifffahrt – Binnenschifffahrt
- 5) Einführung eines Zustands-Bewertungssystems nach qualitätsgeprägten Kriterien (u.A. auch Ausfallwahrscheinlichkeit, Risiko-Potential, Wirtschaftlicher Nutzen etc.)
- 6) Festlegung von Zielwerten für verschiedene wichtige Kriterien

Derzeitige Situation

Forderungen der ISW:

- 7) Regelmäßige Überprüfung der Ziel-Erreichungswerte und Monitoring durch die Verwaltung
- 8) Schaffung von Transparenz, Einrichtung eines „Beirat Wasserstraßen“ mit allen wesentlichen Akteuren

Auswirkungen des Plans:

- Planungssicherheit (für Industrie, Nutzer und Verwaltung)
- Transparenz und Vertrauen
- Verbesserung des Zustands der Wasserstraßeninfrastruktur
- Ausbau der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßeninfrastruktur
- Höhere Nutzung der Binnenschifffahrt
- Mehr Klimaschutz
- Weniger Staus auf der Straße

Quellenverzeichnis

- 1) Statista, abgerufen 09.03.2021
- 2) Wetzel, Daniel: Deutschen Wasserstraßen droht der Verkehrsinfarkt (30.11.2019)
- 3) Ministerium für Verkehr BW; *Wasserstraßen* (o.J.); <https://vm.baden-wuerttemberg.de/en/mobilitaet-verkehr/wasser-und-haefen/wasserstrassen>; abgerufen: 08.01.2021