

Gefahr Sanierungsstau

Die Wasserstraße verliert nicht an Bedeutung, sondern leidet unter chronischer Unterfinanzierung, sagt Thomas Gross. Im Interview fordert der Sprecher der Initiative System Wasserstraße verlässliche Investitionen mit einer langfristigen Finanzierungsstrategie und weniger Bürokratie.



Annika Beyer

Thomas Gross ist seit 20 Jahren Geschäftsführer bei Hülskens Wasserbau und Sprecher der Initiative System Wasserstraße (ISW).

SUT: Herr Gross, Sie sind seit zwei Jahrzehnten im Geschäft. Hat die Wasserstraße in diesem Zeitraum an Bedeutung verloren?

Thomas Gross: Das ist in meinen Augen ein Märchen. Tatsache ist aber, dass sich die Art der Güter und damit die Statistik von Wasserstraßentransporten verändert, weil die Mengen bei den schweren Massengütern wie Eisenerz oder Kohle zuletzt zurückgegangen sind. Dafür kommen neue Güter hinzu, beispielsweise Windradflügel, Baumaschinen oder Transformatoren. Solche Großraum- und Schwertransporte gehen dann eben nicht mit zigtausend Tonnenkilometern in die Statistik ein, sondern vielleicht nur mit ein paar 100 Tonnen. Das sagt aber nichts über ihre Wertigkeit und den volkswirtschaftlichen Nutzen aus, insbesondere wenn dadurch die Straße entlastet wird. Das muss bei der Beurteilung von Statistiken in Tonnenkilometern mitgedacht werden. Und damit diese Transporte reibungslos funktionieren, fordern wir als Initiative System Wasserstraße (ISW) dringend eine verlässliche, auskömmliche Finanzperspektive für die Wasserstraßeninfrastruktur.



SUT: Können Sie das konkretisieren?

Gross: Investitionen in die Wasserstraße hängen jedes Jahr wieder vom jährlichen Haushalt ab. Das halte ich für enorm schwierig, weil sie damit zum Spielball der Politik werden. Der Haushalt für das Jahr 2026 liegt beispielsweise mit rund 1,6 Milliarden Euro erheblich unter dem der Vorjahre mit etwa zwei Milliarden Euro. Das hat fast einen Ausschreibungsstopp bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zufolge, weil das Geld, das da ist, bereits über Verpflichtungsermächtigungen für laufende und ausgeschriebene Projekte verplant ist. Hinzu kommt der riesige Sanierungsstau, der in den vergangenen Jahrzehnten aufgelaufen ist.

SUT: Das klingt dramatisch ...

Gross: Ja, das ist es auch. Es fehlt an Planbarkeit auf allen Seiten – für die Ingenieurbüros, für die WSV selbst und natürlich auch für die Bauindustrie, die die Projekte letztendlich umsetzen muss. Und natürlich fehlt es an Planbarkeit für die Binnenschifffahrt, weil unklar ist, wie zuverlässig Bauwerke wie etwa Schleusen funktionieren. Deswegen muss es politisch eine andere Regelung geben, um langfristig, oder zumindest mittelfristig, planen zu können.

SUT: Wo drückt aus Sicht der ISW an der Wasserstraße besonders der Schuh?

Gross: Die Bauwerke der WSV werden kontinuierlich mit Zustandsnoten von 1 bis 4 beurteilt. In den vergangenen sieben Jahren sind bei der Zustandsnote 4, also ungenügend, knapp 70 Bauwerke dazugekommen. Auch in Summe hat sich der Zustand der Bauwerke rapide verschlechtert. Diese Dinge müssen angegangen werden. Das sind meistens die Wehre, die allerdings nicht der Schifffahrt dienen. Sie sind aber systemkritisch, im Gegensatz zu Schleusen nicht sperrbar und deshalb zuerst dran. Eine Wehrsanierung kostet schnell zehn Millionen Euro pro Wehrfeld und ein Neubau eventuell dreistellige Millionenbeträge. Die WSV selber spricht im Moment von einer Unterdeckung für die nächsten Jahre von knapp drei Milliarden Euro. Das ist meiner Meinung nach eher die unterste Grenze.

Wenn man wirklich das tun würde, was notwendig ist, wäre die Summe deutlich höher.

SUT: Wie würde man denn aus Ihrer Sicht sinnvollerweise vorgehen?

Gross: Durch die Reform der WSV im Jahr 2011 ist die Behörde heute viel leistungsfähiger als sie es früher war. So konnte sie in den letzten vier, fünf Jahren zuverlässig zwei Milliarden Euro mit Luft nach oben verbauen. Allerdings hatten wir unter anderem aufgrund des Ukraine-Kriegs eine deutliche Preissteige-



rung. Zudem müsste die Sanierungsrate jedes Jahr erhöht werden, um überhaupt bei allen Bauwerken hinterherzukommen. Perspektivisch müsste also noch mal deutlich mehr Geld in die Wasserstraße fließen, um sie zu erhalten. Das wäre beispielsweise möglich, indem der Bund die Wasserstraße in das Sondervermögen Infrastruktur aufnimmt oder eine Fondslösung beziehungsweise Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft wie bei der Straße und Schiene gründet. Unabhängig vom Weg ist wichtig, dass wir in eine Phase kommen, in der wir verlässlich mehr Geld zur Verfügung haben, das möglichst schnell eingesetzt werden kann.

Gross: Wenn dadurch der Bau von Infrastrukturprojekten beschleunigt wird, wäre das ein gutes Zeichen. Positiv bewerten wir auch Pläne, die Wasserstraßen als im „überragenden öffentlichen Interesse“ einzustufen. Aber das bringt am Ende nur etwas, wenn genug Geld da ist. Darüber hinaus muss der Bund dringend Maßnahmen zum Bürokratieabbau umsetzen. Ein Paradebeispiel ist für mich das Energieeffizienzgesetz. Nach EU-Regeln muss ein Unternehmen bei einem Verbrauch ab 23,6 Gigawattstunden ein Energiemanagementsystem einführen, in Deutschland ist das schon bei 7,5 Gigawattstunden vorgeschrieben. Und dabei zählt aktuell nur die Energiereduktion, nicht die Energiesubstitution durch erneuerbare Energien. Das erzeugt nur Papier für die Mülltonne, statt wirklich etwas zu verbessern. Auch in der WSV ist die überbordende Bürokratie, die zuletzt immer mehr geworden ist, ein großes Hemmnis. Sie macht Projekte mitunter noch komplizierter und damit teurer als eigentlich notwendig. Das muss dringend abgeschafft werden.

Gross: Ja. Die WSV bedient sich wie die freie Wirtschaft auch immer mehr externer Dienstleister, aber das ist völlig in Ordnung. Sie hat sich mittlerweile auch organisatorisch so aufgestellt, dass sie Projekte gut durchplanen und zum Ziel bringen kann. Wir als ISW warnen aber vor dem geplanten pauschalen Personalabbau, damit die personelle Leistungsfähigkeit der WSV langfristig gesichert ist.



Gross: Für Straße und Schiene stehen umfangreiche Finanzmittel zur Verfügung, die in den vergangenen Jahren weiter gewachsen sind. Aber Fakt ist, dass diese Verkehrsträger Probleme haben, diese Mittel letztendlich zu verbauen. Wenn die Wasserstraße aus dem Gesamtetat des Bundesverkehrsministeriums eine halbe Milliarde mehr erhalten würde, dann könnte man damit ganz viel bewegen – und bei Straße und Schiene würde man es vielleicht nicht merken beziehungsweise wäre es nur ein kleiner Anteil an deren Budget.

Gross: Die Wasserstraße hatte bisher keine Lobby. Das liegt auch daran, dass ein Großteil der Bevölkerung keine Vorstellung davon hat, wie wichtig und systemrelevant sie ist. Das versuchen wir über die Initiative System Wasserstraße zu ändern, indem wir die Kräfte aller Beteiligten bündeln und mit einer starken Stimme sprechen. Die aktuell 26 beteiligten Verbände vertreten unter anderem die Logistik, Schifffahrt und Häfen, aber eben auch mit der chemischen Industrie, der Stahlwirtschaft und der Bauindustrie die Verladerseite. Dadurch haben wir mittlerweile einen gewissen Stellenwert erreicht und werden im politischen Raum gehört. Denn klar ist: Wenn die Wasserstraße nicht funktioniert, dann gehen viele Industrie- und Gewerbestandorte in Deutschland den Bach runter.

Gross: Unser Geschäftsfeld Wasserbau hat sich in den vergangenen zehn Jahren verdoppelt. Dieses Wachstum kommt nicht allein von der WSV, sondern zunehmend durch Auftraggeber aus dem Hafenbereich und durch sonstige private Auftraggeber wie Energieversorger. Aktuell betreuen wir beispielsweise Projekte zur Verlegung von Leitungen (Düker) durch Gewässer. Hier sind wir europaweit führend. Ein weiteres Highlight ist ein Projekt der WSV bei Garstädt am Main in der Größenordnung von zwölf Millionen Euro und mit einer Dauer von zweieinhalb Jahren. Hinzu kommen einige Hafenprojekte, bei denen wir die Infrastruktur wie Kaiwände erneuern oder neu bauen.

Das Gespräch führte Annika Bever.

SUT 5/2026 55