



## Europäische Vereinigung der Binnenschifffahrt Interessenvertretung der Menschen in der Binnenschifffahrt

Eine Abteilung von Binnenschifferforum hilft e.V.

Binnenschifferforum hilft e.V. – c/o Michael Jeske – Wolfsgasse 5 - 63699 Kefenrod

### **WSA Mittellandkanal / Elbe-Seitenkanal**

Dienstort Uelzen  
Hannoversche Straße 19  
29525 Uelzen

E-Mail: [wsa-mlk-esk@wsv.bund.de](mailto:wsa-mlk-esk@wsv.bund.de)  
CC: [hannover.gdws@wsv.bund.de](mailto:hannover.gdws@wsv.bund.de)

**Datum**

### **Unzumutbare und wettbewerbsverzerrende Betriebsabläufe am Schiffshebewerk Scharnebeck**

Sehr geehrte Damen und Herren,

was sich aktuell am Schiffshebewerk Scharnebeck abspielt, hat mit verlässlicher Wasserstraßeninfrastruktur nichts mehr zu tun. Für Nutzer dieser Infrastruktur ist die Situation inzwischen existenzgefährdend.

Ständige Ausfälle, Einschränkungen, Versandungen an allen Anlegestellen, Verzögerungen und mangelnde Planbarkeit gehören mittlerweile offenbar zum „Normalzustand“. Das ist nicht hinnehmbar. Wir sprechen hier nicht über Einzelfälle, sondern über ein strukturelles Versagen, das sich seit geraumer Zeit immer weiter zuspitzt.

Gemäß § 8 Abs. 1 WaStrG ist der Bund verpflichtet, Bundeswasserstraßen in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand zu erhalten. Das Schiffshebewerk Scharnebeck ist als einzige Verbindung zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der Elbe eine Schlüsselanlage im norddeutschen Binnenwasserstraßennetz. Bereits der dauerhafte Ein-Trog-Betrieb schadet der Leichtigkeit des Verkehrs massiv. Verschärfend kommt hinzu, dass die Tröge mit einer Nutzlänge von 100 m für moderne Frachtschiffe (110 m) und Schubverbände (185 m) strukturell nicht ausreichend sind. Das mehrfache Schleusen von Schubverbänden ist eine dem System immanente, der Verwaltung seit Jahrzehnten bekannte Einschränkung.

Darüber hinaus ist bekannt, dass beim Bau des Hebewerks eine nicht AKR-beständige Gesteinskörnung eingesetzt wurde, die durch chemische Reaktion im Beton zu Rissbildung und Schäden an der Bewehrung führt. Der strukturell schlechte Zustand der Anlage war damit nicht plötzlich, sondern absehbar. Insofern ist es diesseits schwer nachvollziehbar, warum bei einem Bauwerk, welches seinerzeit innerhalb von 7 Jahren errichtet war, nach dem geplanten Erreichen der Lebensdauer keine Alternative zur Sanierung vorhanden gewesen sein soll, außer ein über fast zwei Jahrzehnte andauernder wechselnder Ein-Trog-Betrieb.

Noch schwerer ist aber nachzuvollziehen, dass im laufenden Betrieb regelmäßig Schubverbände außerhalb der regulären Reihenfolge abgefertigt werden, um ihre Leichter sukzessive nachzuholen. Dies führt für die übrigen Verkehrsteilnehmer zu erheblichen und wiederkehrenden Verzögerungen.

**Binnenschifferforum hilft e.V.**  
Wolfsgasse 5  
63699 Kefenrod

**Büro** +49 (0) 60 54 – 750 97 65  
**Telefax** +49 (0) 60 54 – 750 97 64  
**Mobil** +49 (0) 1516 – 750 20 07

**Email:** [vorstand@binnenschifferforum-hilft.de](mailto:vorstand@binnenschifferforum-hilft.de)  
**Internet** [www.binnenschifferforum-hilft.de](http://www.binnenschifferforum-hilft.de)  
**Registergericht** Darmstadt VR 83196

In der Praxis entstehen Wartezeiten von mehreren Stunden – nicht selten dadurch verursacht, dass ein einzelner Schubverband mehrfach hintereinander abgefertigt wird (Leichter für Leichter), während andere Fahrzeuge trotz bestehender Reihenfolge zurückgestellt werden.

Die Abfertigungsreihenfolge an Schleusen- und Hebewerksanlagen ergibt sich aus § 6.28 Abs. 4 BinSchStrO. Abweichungen zugunsten einzelner Verkehrsteilnehmer bedürfen einer expliziten Rechtsgrundlage.

Der allgemeine Gleichbehandlungs-Grundsatz aus Art. 3 Abs. 1 GG gilt auch im Verhältnis der Verwaltung zu den Nutzern öffentlicher Infrastruktur. Eine wiederkehrende Bevorzugung einzelner Marktteilnehmer ohne Rechtsgrundlage stellt eine rechtswidrige Ungleichbehandlung dar.

Besonders kritisch ist in diesem Zusammenhang die Praxis von Rhenus zu bewerten. Als einer der größten Marktteilnehmer in der europäischen Binnenschifffahrt verfügt das Unternehmen zweifelsfrei über die technischen und organisatorischen Möglichkeiten, seine Verkehre effizient abzuwickeln. Dennoch wird ausgerechnet am ohnehin stark belasteten Schiffshebewerk Scharnebeck regelmäßig mit nicht selbstständig manövrierfähigen Leichtern gearbeitet.

Die Folge ist ein mehrfaches Schleusen ein und desselben Verbandes: zunächst Schleusen eines einzelnen Leichters, Rückschleusen des Schubbootes, Nachholen eines weiteren Leichters – zusätzlich beeinträchtigt durch die Koppel- und Verholzeiten des Schubbootes. Andere Verkehrsteilnehmer werden dabei trotz bestehendem Schleusenrang mehrfach zurückgesetzt.

Rechnet man die durch solche Abläufe verursachten Verzögerungen über den Tag hinweg zusammen, entsteht faktisch ein Kapazitätsverlust, der mindestens dem Ausfall eines vollständigen Schiffes entspricht. Dieser Verlust wird von der Gesamtheit der übrigen Verkehrsteilnehmer unfreiwillig getragen.

Die beschriebene Praxis wirft Fragen im Hinblick auf das Diskriminierungs-verbot des § 14 Abs. 1 AEG -analog für Wasserstraßen, den Grundsatz der Nichtdiskriminierung nach der EU-Richtlinie 2005/44/EG (RIS-Richtlinie) sowie Art. 101 AEUV auf, soweit durch koordiniertes Verhalten einzelner Marktakteure Wettbewerber systematisch benachteiligt werden. Wir behalten uns vor, diesen Sachverhalt dem Bundeskartellamt zur Kenntnis zu bringen.

Ich fordere daher eine klare Stellungnahme zu folgenden Fragen:

1. Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt die wiederkehrende Abweichung von der Schleusenreihenfolge zugunsten einzelner Schubverbände?
2. Welche konkreten Maßnahmen ergreifen Sie, um eine gleichmäßige und rechtskonforme Abfertigung aller Verkehrsteilnehmer sicherzustellen?
3. Welche verbindlichen Vorgaben bestehen oder werden geschaffen, um zu verhindern, dass einzelne Marktteilnehmer durch den Einsatz nicht selbstständig manövrierfähiger Leichter die Anlage strukturell überlasten und Dritte benachteiligen?

Darüber hinaus fordere ich konkret:

1. Verpflichtung der Betreiber von Schubverbänden, am Schiffshebewerk Scharnebeck ausschließlich selbstständig manövrierfähige Fahrzeuge einzusetzen, solange der Ein-Trog-Betrieb andauert, oder alternativ eine nachrangige Behandlung von Verbänden, die mehrfaches Schleusen erforderlich machen.

**Binnenschifferforum hilft e.V.**  
Wolfsgasse 5  
63699 Kefenrod

**Büro** +49 (0) 60 54 – 750 97 65  
**Telefax** +49 (0) 60 54 – 750 97 64  
**Mobil** +49 (0) 1516 – 750 20 07

**Email:** [vorstand@binnenschifferforum-hilft.de](mailto:vorstand@binnenschifferforum-hilft.de)  
**Internet** [www.binnenschifferforum-hilft.de](http://www.binnenschifferforum-hilft.de)  
**Registergericht** Darmstadt VR 83196

2. Einen belastbaren, öffentlich kommunizierten Zeitplan für die Wiederherstellung des Zwei-Trog-Betriebs sowie für die laufenden Instandhaltungsmaßnahmen.
3. Klare, ehrliche und vor allem frühzeitige Kommunikation über alle geplanten und absehbaren Einschränkungen und Ausfälle über ELWIS.
4. Konkrete Maßnahmen zur unverzüglichen Beseitigung der Versandungen an den Anlegestellen.

Es kann nicht Aufgabe der Schifffahrtstreibenden sein, strukturelle Defizite oder Sparziele einzelner Marktteilnehmer durch erhebliche Verzögerungen und zusätzliche Belastung der Anlage zu kompensieren – und damit letztlich zu finanzieren. Es ist nicht akzeptabel, dass eine derart zentrale Infrastruktur über Monate hinweg nur eingeschränkt nutzbar ist und dies als gegeben hingenommen wird.

Ich bitte um eine Eingangsbestätigung und erwarte eine Stellungnahme innerhalb von 14 Tagen ab Zugang dieser Beschwerde.

Sollte sich hier nicht kurzfristig eine deutliche Verbesserung abzeichnen, werden wir uns gezwungen sehen, den Druck auch auf anderer Ebene zu erhöhen – einschließlich der Einschaltung politischer Entscheidungsträger, zuständiger Verbände sowie gegebenenfalls des Bundeskartellamts.

Mit freundlichen Grüßen

---

Unterschrift

---

Name, Anschrift, Schiff, Unternehmen