



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)



## **Damit der Wirtschaftsstandort Deutschland nicht Baden geht und die Klimaschutzziele erreicht werden:**

### **Mehr Geld und mehr Personal für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes!**

Deutschland verfügt über ein flächendeckendes Netz an Flüssen und Kanälen mit einer Gesamtlänge von über 7.000 Kilometern. Hinzu kommen an der Küste ca. 23.000 Quadratkilometer Seewasserstraßen. Erhalten, gepflegt und punktuell ausgebaut werden diese Bundeswasserstraßen mit den über 700 Wehren, Schleusen und Hebewerken, Talsperren und Brücken von rund 12.000 Beschäftigten, die in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) tätig sind. Die WSV ist eine dreistufige Verwaltung, die dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr unterstellt ist. Mit über 900 Auszubildenden in 27 technischen und nichttechnischen Berufen ist die WSV eine der großen Ausbildungsverwaltungen des Bundes.

Die Aufgaben der Beschäftigten in der WSV sind vielfältig und anspruchsvoll:

Rund 200 Mio. Tonnen Güter werden pro Jahr auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert. Massengüter wie Baustoffe, Sand, Schrott, Futtermittel, Getreide, Mineralöl- und Chemieprodukte oder Kohle werden über das Wasser zu den Abnehmern in der Großindustrie verbracht. Konsumgüter, die in Containern in den Seehäfen ankommen, werden per Binnenschiff in das Hinterland transportiert und dort weiter verteilt. Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das System Binnenschifffahrt-Wasserstraße. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WSV sorgen dafür, dass die Güterströme auf dem Wasser nicht ins Stocken geraten, indem sie z.B. Schleusen reparieren und neu bauen und die Flüsse und Kanäle unterhalten und ausbauen. Auch der Bereich des Wassertourismus und des Wassersports in Deutschland fällt in das Ressort der WSV.

Neben der verkehrlichen und touristischen Funktion haben Flüsse und Kanäle eine essentielle Bedeutung für die Trink- und Brauchwasserversorgung, Bewässerung, Abwasserentsorgung, den Hochwasserschutz und die Fischerei. Mit den Wasserkraftwerken an den staugeregelten Flüssen werden pro Jahr rund 750 Megawatt Energie erzeugt – das entspricht der Leistung von 125 Onshore-Windrädern. Flüsse sind Lebensadern, die zu schützen und zu bewahren sind. Deshalb fallen die naturschutzfachlichen Aufgaben, die sich u.a. aus der europäischen Wasserrahmenrichtlinie ergeben und dem Erreichen eines guten ökologischen Zustands der Gewässer dienen, ebenfalls in den unmittelbaren Zuständigkeitsbereich der Verwaltung.

### **Konsequenterweise lautet das Leitmotiv der WSV daher: „Mobilität ermöglichen und die Umwelt schützen!“**

Um Synergieeffekte zu nutzen und die Arbeit der Verwaltung effizienter zu gestalten, wurde die WSV in den vergangenen Jahren grundlegend reformiert und in ihrer Struktur verschlankt: In der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn werden zentral wachsende Aufgaben gebündelt. 17 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter kümmern sich zusammen mit 8 Neubauämtern um die Angelegenheiten vor Ort. Die WSV erfüllt ihre Aufgaben bei Betrieb und Unterhaltung der Gewässer teils mit eigenem Personal, teils durch Beauftragung von Unternehmen der Privatwirtschaft. Größere Neu- und Ausbaumaßnahmen werden ausschließlich von Unternehmen durchgeführt; die Bauplanung und Bauüberwachung sowie die Instandhaltung und Reparatur erfolgt durch das Personal der WSV.

Die Beschäftigten der WSV stehen bei der Bewältigung ihrer Arbeit seit geraumer Zeit vor drei regelrechten „Herkulesaufgaben“.

## **1. Herkulesaufgabe: Altersstruktur und Zustand der Anlagen**

Die Infrastruktur an den Wasserstraßen ist ausweislich des Netzzustandsberichts des Bundes überaltert. Etwa die Hälfte der Wehranlagen und rund 60 % der Schleusenanlagen wurde vor 1950 errichtet, etwa 10 % (Wehre) bis 20 % (Schleusen) sogar vor 1900. Die technische Nutzungsdauer von rund 80 Jahren ist an vielen Anlagen bereits erreicht bzw. überschritten. Das hohe Alter geht mit einem schlechten Zustand der Bauwerke einher: 88 % der Schleusen und 73 % der Wehre sind in einem noch ausreichenden bis bereits mangelhaften Zustand. Mindestens 50 Schleusen können deshalb nicht repariert werden, sondern müssen grunderneuert oder neu gebaut werden. Es besteht kurzfristiger Handlungsbedarf.

Das bedeutet: Es droht tagtäglich der Zusammenbruch einer für das System relevanten Schleuse oder Wehranlage und damit die Sperrung einer kompletten Wasserstraße – mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Deutschland, der für seine Ver- und Entsorgungslogistik auf eine zuverlässige Infrastruktur angewiesen ist. Bei einem Zusammenbruch der Wasserstraßeninfrastruktur können die anderen Verkehrsträger diese Leistung nicht übernehmen. Im Fall des Zusammenbruchs eines Wehrs drohen Überflutungen und es steht regional der Bevölkerungsschutz in Gefahr.

**Wir fordern deshalb:**

**Der drohende Systemkollaps an den Bundeswasserstraßen mit allen ökologischen und ökonomischen Konsequenzen muss verhindert werden. Die Bundesregierung ist verpflichtet, den jahrelangen Substanzverlust sofort zu stoppen und die baulichen Anlagen längs der Flüsse und Kanäle zu sanieren und sie bedarfsgerecht zu erhalten und auszubauen.**

## **2. Herkulesaufgabe: Finanzausstattung**

Aus dem Bruttoanlagevermögen der Bundeswasserstraßen leitet der Bund – ohne Berücksichtigung der inzwischen dramatisch gestiegenen Baukosten – einen Finanzbedarf von rund 900 Mio. Euro pro Jahr ab, um allein nur die jährlichen Substanzverluste zu stoppen. Hinzu kommen weitere rund 250 Mio. Euro für darin noch nicht enthaltene, regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur. Doch selbst von dieser als Minimalbetrag zu bezeichnenden Finanzausstattung ist die WSV aktuell meilenweit entfernt: Mit den im Jahr 2023 zur Verfügung stehenden Mitteln im Bundeshaushalt kann nicht einmal der Substanzverlust im Wasserstraßennetz gestoppt werden.

Das bedeutet: Der Bund schiebt einen gewaltigen Investitionsstau vor sich her, nachdem die Wasserstraßen über Jahrzehnte „auf Verschleiß“ gefahren wurden und über Jahrzehnte zu wenig Geld für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle zur Verfügung gestellt wurde.

**Wir fordern deshalb:**

**Der Bund muss eine angemessen hohe Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur langfristig sicherstellen! Benötigt wird eine flexible Finanzausstattung von mindestens 2 Milliarden Euro. Nur dann kann die Vielzahl der verkehrlichen und ökologischen Aufgaben der WSV tatsächlich erbracht werden.**

Für die Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur der Wasserstraßen für den Substanzerhalt, für regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur und unter einer angemessenen Berücksichtigung der Preisentwicklung sind mindestens 1,25

Mrd. € jährlich notwendig. Darin sind noch keine substanzverbessernden Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit berücksichtigt. Zuzüglich der Ausgaben für Betrieb und Beschaffungen von derzeit ca. 500 Mio. € ergibt sich eine erforderliche Finanzlinie in Höhe von mindestens 1,7 Mrd. € jährlich. Um zudem die bereits projektierten und im Wasserstraßenausbaugesetz als vordringlich bezeichneten 35 Ausbaumaßnahmen zu realisieren, sind mindestens 2 Mrd. € jährlich erforderlich.

Das hohe Alter, die starke Beanspruchung und der daraus resultierende Zustand der Anlagen an den Bundeswasserstraßen führen dazu, dass der Schwerpunkt der Investitionen mittlerweile nahezu vollständig auf der Substanzerhaltung und der Erneuerung der vorhandenen Infrastruktur liegt. Dringend erforderliche Ausbaumaßnahmen an den See- und Binnenschiffahrtswasserstraßen, wie sie für Elbe, Weser und Nordostseekanal oder für Rhein, Main, Donau, westdeutsches Kanalgebiet, Elbe-Seitenkanal, Neckar oder Mosel im Wasserstraßenausbaugesetz und im derzeit geltenden Bundesverkehrswegeplan verankert sind, können unter diesen Voraussetzungen gar nicht oder nur mit jahrzehntelangen Verzögerungen realisiert werden. Das ist keine zukunftsgerichtete Verkehrs- und Umweltpolitik! Mit diesem Vorgehen lassen sich weder die Verkehrswende noch die nationalen und europäischen Klimaziele erreichen!

### **3. Herkulesaufgabe: Personalmangel in der Verwaltung**

Die Beschäftigten stehen vor der Herausforderung, dass die Personalausstattung nicht mit dem Zuwachs an weiteren Aufgaben Schritt hält: Zwar wird die fachliche Kompetenz der WSV durchaus anerkannt, was sich zum Beispiel darin widerspiegelt, dass der Verwaltung im Jahr 2020 per Gesetz der wasserwirtschaftliche Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der europäischen Wasserrahmenrichtlinie zugeschrieben wurde. Anstatt die Personalausstattung aufgabenadäquat anzupassen, wurden in der Verwaltung seit 1993 rund 5.500 Stellen abgebaut. Und auch aktuell sieht sich die WSV, nach Abschluss der Verwaltungsreform, nun erneut mit einem 1,5%igen Stellenkürzungsschlüssel konfrontiert. Das führt zu der kuriosen Situation, dass die Bundesregierung in ihren Jahreshaushalten zwar zumindest in einem bescheidenden Ausmaß zweckgebunden neue Stellen zubilligt, in anderen, ebenso wichtigen Aufgabenbereichen der WSV aber deutlich mehr Personal abgebaut werden muss.

Das bedeutet: Aufgrund des langjährigen Stellenabbaus fehlen in der Verwaltung aktuell mehrere Hundert Ingenieurinnen und Ingenieure, Juristinnen und Juristen und Handwerkerinnen und Handwerker unterschiedlicher Gewerke. Das führt dazu, dass es insbesondere im Bereich der Reparatur-, Notfall-, Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen zu unvertretbar langen Realisierungszeiträumen kommt. Zwar wurden der WSV im Bundeshaushalt sukzessive wieder neue Stellen für die verschiedensten Fachbereiche zugebilligt. Die Stellenbesetzung im öffentlichen Dienst leidet aber darunter, dass keine mit der Privatwirtschaft vergleichbare Vergütungsangebote unterbreitet werden können. In Zeiten des Fachkräftemangels verliert die öffentliche Hand, und damit auch die WSV, hier den Anschluss.

#### **Wir fordern deshalb:**

**Damit die Beschäftigten der WSV ihre verkehrlichen und ökologischen Aufgaben sachgerecht und zeitnah erfüllen können, muss der Bund ausreichend Stellen schaffen und die Zahl der Ausbildungsplätze deutlich erhöhen! Um die geschaffenen Stellen mit entsprechend qualifiziertem Personal besetzen zu können, muss der Bund als attraktiver Arbeitgeber marktübliche Löhne und Gehälter anbieten, die dem Wettbewerb mit der Privatwirtschaft Stand halten.**

**Ansprechpartner:**

**Für den BDB e.V.:**

**Geschäftsführer Jens Schwanen  
Telefon: 0203 80006-60  
Mail: [bdb-schwanen@binnenschiff.de](mailto:bdb-schwanen@binnenschiff.de)**

**Für ver.di:**

**Gewerkschaftssekretär Martin Krupp  
Telefon: 030 6956-2116  
Mail: [martin.krupp@verdi.de](mailto:martin.krupp@verdi.de)**