

Appell gegen Stellenabbau

BDB, BÖB und Verdi warnen vor den Folgen der geplanten Personalkürzungen bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Der weitere Abbau gefährde den Betrieb und Ausbau der Bundeswasserstraßen – und damit die Zukunft der Binnenschifffahrt.



Bundesanstalt für Wasserbau

Eine leistungsfähige Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ist unter anderem Grundvoraussetzung dafür, dass Schleusen saniert und instand gehalten werden können.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und die Gewerkschaft Verdi richten in einer gemeinsamen Erklärung den dringenden Appell an die Bundesregierung, auf die vom Kabinett beschlossene pauschale Streichung von acht Prozent der Stellen bis zum Jahr 2030 bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zu verzichten. Laut der Unterzeichner gefährden die beabsichtigten Personalkürzungen in der heute schon personell unterbesetzten WSV den Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau der Bundeswasserstraßen, die wichtige Transportwege für die Versorgungssicherheit des Wirtschafts- und Industriestandortes Deutschland sind und außerdem klimafreundliche Logistik ermöglichen. Die gemeinsame Erklärung ist das Ergebnis eines Gesprächs zur Personalsituation in der WSV, zu dem die Gewerkschaft Verdi in Berlin eingeladen hatte.

„Der weitere Abbau von Personalstellen bedroht die Leistungsfähigkeit der WSV und konterkariert das im ‚Masterplan Binnenschifffahrt‘ festgelegte Ziel, künftig mehr Güter auf die umweltfreundliche Binnenschifffahrt zu verlagern“, sagte Gerit Fietze, Referent beim BDB und Leiter des verbandseigenen Schulschiffs „Rhein“.

„Die Bundeswasserstraßen sind ein entscheidendes Stück Infrastruktur der Zukunft, unverzichtbar für verlässliche Transportwege, klimafreundliche Logistik und damit für den Wirtschafts- und Industriestandort“, erklärte die stellvertre-

tende Verdi-Vorsitzende Christine Behle. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung habe bereits mehrere Sparrunden und eine Amtsreform hinter sich, wodurch vielerorts Beschäftigte fehlten – insbesondere an Außenanlagen wie Schleusen und Wehren. „Jetzt schon sind an vielen Orten kaum der Betrieb und die Instandhaltung gesichert – das ist systemgefährdend“, sagte Behle weiter. Sie betonte: „Wir lehnen den pauschalen Stellenabbau in der WSV daher entschieden ab.“

Das Positionspapier im Wortlaut

Personalabbau stoppen – Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stärken!

- » Wir fordern den Bund auf, seine Planung, acht Prozent der Stellen in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung abzubauen, zu stoppen.
- » Personalkürzungen gefährden den Betrieb, Instandhaltung, Sanierung und Ausbau der Wasserstraßen.
- » Den Wasserstraßen droht der Kollaps, wenn nicht in Infrastruktur und Personal investiert, sondern gegen jeden Expertenrat gespart wird.

Als Vertretungen der Beschäftigten in der WSV, der öffentlichen Häfen, der Binnenschifffahrt und der deutschen Industrie entlang des Systems der Wasserstraßen insistieren wir mit Nachdruck darauf, dass die Bundesregierung ihre Pläne für einen flächendeckenden, pauschalen Stellenabbau in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stoppt.

Auf den Binnenwasserstraßen des Bundes werden jährlich mehr als 170 Millionen Tonnen Güter transportiert. Damit sind die Binnenwasserstraßen der dritte zentrale Güterverkehrsträger in Deutschland und für Wirtschaft und Menschen unverzichtbar.

Die rund 12.500 Beschäftigten der WSV sichern tagtäglich nicht nur, dass Wasser durch die 7.300 Kilometer Flüsse und Kanäle und die 23.000 Quadratkilometer Seewasserstraßen fließt. Ohne sie fährt kein Schiff, kein Boot, keine Jolle über die Bundeswasserstraßen. Sie kennzeichnen die Bundeswasserstraßen, sorgen für die richtigen Tiefen in der Fahrrinne und für sichere Ufer. Sie schleusen, zur Not auch unter Wasser und per Hand, und fahren raus in jeden Sturm auf hoher See, damit auch unter höchstem Wellengang kein Schiff zum Kentern kommt.

Neben der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs schützt die WSV auch Leib und Leben. Nicht erst seit der Katastrophe im Ahrtal sollte allen politischen Entscheidungsträgern sehr bewusst sein, dass Schleusen und insbesondere Wehre eine unverzichtbare Schutzfunktion bei Hochwassersituationen erfüllen, insbesondere im süddeutschen Raum.

All diese hoheitlichen Aufgaben erledigen die Beschäftigten in der WSV tagtäglich, trotz Personalnot und teilweise ungenügender Ausstattung. Schon heute wird der reibungslose Betrieb

Mehr Geld für Ausbildung und Flottenmodernisierung



BDB

Ab 2026 wird sich die Ausbildungsbeihilfe des Bundes auf 6,8 Millionen Euro belaufen.

Die Unterstützung des Binnenschiffahrtsgewerbes bei der Nachwuchsgewinnung wird spürbar angehoben: Ab 2026 wird die Ausbildungsbeihilfe um rund 2,4 Millionen Euro auf dann wieder 6,8 Millionen Euro steigen. Das haben die Bundestagsabgeordneten im Haushaltsausschuss auf Antrag der Regierungsfractionen beschlossen. Damit wird einem dringenden Appell des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB) gefolgt. Dieser hat in den vergangenen Wochen wieder-

holt auf die Konsequenzen hingewiesen, die aus den Mittelkürzungen resultieren, die die Bundesregierung für die kommenden Jahre geplant hatte. Wegen ihrer ungünstigen Altersstruktur ist die Branche dringend auf Nachwuchs angewiesen. „Mit ihrem Beschluss sorgen die Haushälter für eine stabile Finanzierbarkeit neuer Ausbildungsverhältnisse auf konstant hohem Niveau. Der BDB ist stellvertretend für die gesamte Branche sehr dankbar, dass die Absichten der Bundesregierung deutlich korrigiert werden“, kommentiert BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen die Beschlüsse.

Ebenfalls deutlich korrigiert wurden die Planungen der Bundesregierung, das Programm zur Modernisierung der Binnenschiffsflotte noch weiter abzusinken. Hier werden im Jahr 2026 rund 35 Millionen Euro an Fördergeldern zur Verfügung stehen, was einer Fortschreibung des aktuellen Etats entspricht. Die Regierung wollte die Mittel im kommenden Jahr auf 29 Millionen Euro absenken. „Auch hier gilt der Dank den Abgeordneten: Ohne diese Modernisierungsbeihilfe ist der Weg hin zu einer möglichst klimaneutralen Schifffahrt für die überwiegende Zahl der Unternehmer in der mittelständisch geprägten Branche nicht zu stemmen“, ordnet Schwanen den Beschluss zur Verstärkung der Mittel ein. Der nun erfolgte Kurswechsel komme sowohl der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flotte als auch den Klimazielen der Bundesregierung zugute.

Die finalen Beschlüsse zum Bundeshaushalt 2026 werden am 13. November 2025 im Haushaltsausschuss getroffen.

der im Durchschnitt massiv überalterten Schleusen nur durch das hohe Engagement der WSV-Beschäftigten sichergestellt.

In der WSV wurde durch Ämterreform und Sparmaßnahmen in den letzten Jahren diverse Male Personal eingespart. Der Personalstand im für den Betrieb der Bundeswasserstraßen essenziellen Außenbereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter liegt heute bei circa 60 Prozent des bemessenen Personalstands von 2001. Seitdem neu hinzugekommene Aufgaben wurden nur in Teilen durch neue Stellen abgedeckt. Die in den letzten fünf Jahren durchgeführte Aufgabenkritik der Außenbereiche hat zudem zu einer Optimierung der Erledigungen geführt, die nicht weiter ausgebaut werden kann.

Gleichzeitig steht die WSV vor großen personellen Umbrüchen durch altersbedingte Abgänge, die tägliche Neueinstellungen zur Abfederung verlangen. Unbesetzte Stellen führen heute schon zu Überlastungen der Beschäftigten. Weitere Einsparungen würden diese Überlastungen flächendeckend erhöhen, Beschäftigte frustrieren und ihr hohes Engagement und die Motivation die Bundeswasserstraßen befahrbar zu halten, zerstören. Eine Folge könnte in diesem Fall nur eine Einschränkung der Leistungen der WSV sein. Da im offensichtlich sicherheitsrelevanten Bereich als letztes gespart werden dürfte, würde dies unweigerlich zu Einschränkungen der Schifffahrt führen: Reparaturen an Anlagen würden langsamer erfolgen, Schichten an Schleusen würden ausgedünnt und die Nachtschifffahrt wäre damit an einigen Bundeswasserstraßen nur noch eingeschränkt möglich.

Diese Einschränkung der Schifffahrt hätte absehbar Folgen für den Wirtschaftsstandort Deutschland: Waren, die nicht mehr pünktlich ankommen, und eine weitere Verlagerung vom Wasser auf Schiene und Straße würde nicht nur die Industrie und Binnenschifffahrt treffen, sondern ebenso alle Bürger*innen, die mit Engpässen und Staus umgehen müssten.

Den Wasserstraßen droht der Kollaps mit schädlichen Folgen für Wirtschaft und Menschen!

Redaktion

Anzeige

Ideale Standortfaktoren für resiliente und nachhaltige Logistik

- > optimale Lage zu den ARA-Häfen und zum Ruhrgebiet
- > Logistiklösungen aus einer Hand mit eigener Bahn und Bahninfrastruktur
- > trimodale Verkehrsanbindung

DeltaPort /// Niederrheinhäfen

- > Umschlag von Schütt-, Stück- und Flüssiggütern sowie Containern
- > 15 ha Flächenpotential für hafenaffine Gewerbe- und Industriebetriebe

DeltaPort Niederrheinhäfen GmbH | www.deltaport-niederrheinhaefen.de