

Gemeinsamer Appell

Auf einer Pressekonferenz drückten Vertreter von Verdi und der Initiative System Wasserstraße ihre Sorge um die Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraßen und der Häfen angesichts fehlender Finanzierungsmittel und Pläne zur Kürzung des Personals in der Verwaltung aus.



ISW-Sprecherin Heike van Hoorn (Geschäftsführerin des DVF), ISW-Sprecher Jens Schwanen (Geschäftsführer des BDB) und Christine Behle (stellvertretende Verdi-Vorsitzende) (v. l.).

Wenige Wochen vor der 14. Nationalen Maritimen Konferenz forderten die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (Verdi) und die Initiative System Wasserstraße (ISW), ein Zusammenschluss von 22 Branchen- und Wirtschaftsverbänden, die Bundesregierung zu massiven Investitionen in Deutschlands Wasserstraßen und Häfen auf. Die Vorstellung des „Gemeinsamen Appells für starke Bundeswasserstraßen und leistungsfähige Häfen“ fand Mitte April 2026 im Rahmen einer digitalen Pressekonferenz statt.

Verschiedene Kennzahlen verdeutlichen die Dringlichkeit des Aufrufs: Im Koalitionsvertrag haben die Regierungsparteien vereinbart, dass in der Bundesverwaltung acht Prozent Personal gekürzt werden soll. Davon ist auch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) als zweitgrößte Bundesbehörde betroffen. Ihre 12.500 Beschäftigten sind für 7.300 Kilometer Flüsse und Kanäle sowie 23.000 Quadratkilometer Seewasserstraßen zuständig. Die geplanten Stellenkürzungen würden den Abbau von 1.000 Arbeitsplätzen bedeuten.

„Diese Kürzung würde auf eine jetzt schon problematische Situation Personalsituation treffen“, kritisierte Christine Behle, stellvertretende Vorsitzende von Verdi. Aktuell gebe es zahlrei-

che unbesetzte Stellen bei der WSV, darunter bis zu 500 Fachplaner, Ingenieure und Juristen. Hinzu komme der demografische Wandel, aufgrund dessen in den kommenden Jahren rund 3.800 Beschäftigte altersbedingt ausscheiden. „Allein um diesen Verlust aufzufangen, müssten heute täglich zwei neue Beschäftigte eingestellt werden, was angesichts der Probleme bei der Personalgewinnung faktisch nicht passieren kann“, ergänzte die Gewerkschafterin.

Sollte die Personalkürzung in der geplanten Form kommen, hätte das schwerwiegende Folgen für die Infrastruktur und Nutzung der Wasserstraßen, weil Investitionsmittel nicht mehr umgesetzt werden können, wenn das Personal dafür nicht da ist. Die Folge könnten Sperrungen von Brücken für den Schwerkraftverkehr, keine Schleusungen in der Nacht und ein steigendes Risiko für die Verkehrssicherheit sein. „Die Beschäftigten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung müssen deshalb aus diesem Stellenabbau dringend herausgenommen werden“, forderte Behle.

Schleusen und Wehre stark überaltert

Von den insgesamt 617 Schleusen und Wehren an den Bundeswasserstraßen sind 529 älter als 40 Jahre – 205 Schleusen und Wehre sind älter als 100 Jahre. Das geht aus der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hervor. Welche Bauten dringend sanierungsbedürftig sind oder ersetzt werden müssen, teilt die Regierung nicht öffentlich mit. Die Verkehrsinfrastruktur stelle einen wichtigen Baustein der Resilienzfähigkeit Deutschlands im Krisen- und Katastrophenfall dar, heißt es zur Begründung. „In Anbetracht der sich in den letzten Jahren sowohl global als auch in Deutschland zunehmend verschärfenden Sicherheitslage würde durch die Veröffentlichung der Daten ein Sicherheitsrisiko entstehen, weil dadurch gezielte Sabotagen und Angriffe auf diese Infrastrukturen ermöglicht würden“, schreibt die Regierung. Zur Beantwortung der Frage nach dem „Umfang des aktuellen Sanierungsstaus der Bundeswasserstraßeninfrastrukturen“ heißt es: Im Zuge der fortlaufenden Konsolidierung des Bundeshaushalts bleibe es unerlässlich, „den Einsatz der Haushaltsmittel für Investitionsmaßnahmen innerhalb der bestehenden Restriktionen konsequent zu priorisieren“. Dabei werde sichergestellt, dass alle sicherheitsrelevanten Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen umgesetzt würden, um die Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers zu gewährleisten.

Sanierungsstau wächst

Zweites großes Thema der Pressekonferenz war die marode Infrastruktur: Laut Behle liegt der Investitionsbedarf bei den Seehäfen in den kommenden zehn Jahren bei 15 Milliarden und bei den Binnenhäfen bei drei Milliarden Euro. Hinzu kommt, dass die Hälfte der Wehranlagen und rund 60 Prozent der Schleusenanlagen bereits vor 1950 errichtet wurden, neun von zehn Schleusen und drei Viertel aller Wehre sind nur noch im ausreichenden bis mangelhaften Zustand. Der Investitionsstau beläuft sich aktuell auf etwa 3,5 Milliarden Euro. „Nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr ergibt die mittelfristige Finanzplanung für den Zeitraum 2026 bis 2029 im Wasserstraßenetat einen nicht gedeckten Mehrbedarf von rund 2,8 Milliarden Euro“, sagte Heike van Hoorn, DVF-Geschäftsführerin und ISW-Sprecherin.

„Wir haben also auf der einen Seite die fehlenden Infrastrukturmittel und auf der anderen Seite die Einsparvorgaben bei der WSV. Diese Situation ist systemgefährdend und damit auch ein Standortrisiko für Deutschland“, betonte van Hoorn. Viele Industrien wie die Chemie- und Stahlbranche seien beim Transport auf die Wasserstraße angewiesen. Güter der Energiewende wie Turbinen, aber auch CO₂ seien ebenfalls gut für den Transport per Binnenschiff geeignet und stärken den Bedarf an einem funktionierenden System Wasserstraße auch in Zukunft. Trotzdem werde es nach eigener Einschätzung der Bundesregierung in den nächsten Jahren keine planmäßige Priorisierung von Baumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen geben, weil sie durch die unmittelbar anstehende Notinstandsetzungen überlagert werden.

„Wir haben überhaupt keine planvolle Infrastrukturpolitik und Infrastrukturplanung mehr, sondern werden uns von Notmaßnahme zu Notmaßnahme hangeln“, prognostizierte die DVF-Geschäftsführerin. Das ist aus Sicht von van Hoorn aus einem weiteren wichtigen Punkt kritisch: „Wir betrachten Verkehrsträger nicht getrennt voneinander, sondern als System, das zusammen funktionieren muss. Versagt ein Teil des Systems, führt das zu einer Schwächung oder zum Ausfall des ganzen Systems.“ Aktuell werden acht bis zehn Prozent des Güterverkehrs in Deutschland als kombinierter Verkehr abgewickelt. Umso wichtiger sei es, dass Umschlagseinrichtungen wie Häfen, aber auch Gleisanlagen funktionieren.

Keine ausreichenden Mittel für den Substanzerhalt

Weitere Zahlen hielt Jens Schwanen, ISW-Sprecher und Geschäftsführer des Bundesverbands der deutschen Binnenschifffahrt (BDB), bereit: Allein der Erhalt der baulichen Anlagen im Wasserstraßennetz löst jährlich 900 Millionen Euro an Finanzbedarf aus, der jedoch in den vergangenen Jahren nie erreicht worden ist. Im laufenden Haushalt sind dafür 860 Millionen Euro veranschlagt. „Da brauchen wir über einen Ausbau gar nicht mehr zu sprechen. Wir schaffen es nicht einmal, den Substanzerhalt zu finanzieren“, kritisierte Schwanen.

Auch er betonte die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Wirtschaft Deutschlands. Die Binnenschiffe fahren nicht aus „eitlem Selbstzweck die Flüsse rauf und runter“. Sie seien im Auftrag der verladenen Wirtschaft und der Industrie unterwegs, die darauf angewiesen sind, Rohstoffe zu bekommen und fertiggestellte Waren sowie Güter wieder abzutransportieren. „170 Millionen Tonnen, die wir pro Jahr auf den Flüssen und Kanälen in Deutschland transportieren, können nicht einfach auf einen anderen Verkehrsträger verlagert werden“, sagte er und ergänzte: „Wenn es wirklich dazu kommen sollte, dass Wasserstraßen nicht mehr funktionieren und es zu noch mehr ungeplanten Sperrungen kommt, dann werden wir das alle in Deutschland zu spüren bekommen.“ Ausdrücklich lobte Schwanen die Mitarbeiter der WSV, die es nach wie vor „schaffen, im Rahmen einer totalen Mangelverwaltung Schifffahrt noch möglich zu machen“.

Zusammengefasst machten sich die drei Referenzen für folgende zwei Punkte stark, die auch im Forderungspapier genannt werden: Der pauschale Personalabbau bei der WSV soll durch eine Bereichsausnahme für operative und sicherheitsrelevante Bereiche gestoppt sowie die personelle Leistungsfähigkeit der WSV langfristig gesichert werden. Außerdem forderten sie eine dauerhaft auskömmliche Finanzierung der Bundeswasserstraßen und ihre Berücksichtigung im Sondervermögen Infrastruktur.

Annika Beyer

Bereit zum **Ablegen?**

TMLGROUP
TOGETHER WE ARE STRONGER

CREW MANAGEMENT



CREWWECHSEL OHNE STRESS

Qualifiziertes Personal.

Flexibilität im Verkehr.



BUSINESS OPTIMIERUNG

Schweizer Effizienz für Ihre Flotte.

Zeit- und Kostenersparnis.



DIE NEUE GENERATION VON MATROSEN

Zukunft **für Ihre Flotte!**



VALENTÍN MIKYTA
+352 661 566 000
support@tmlg.eu