

Bundesministerium für Verkehr
Herrn Bundesminister Patrick Schnieder
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Vorab per E-Mail

Berlin, den 27.05.2025

Bundeswasserstraßen stärken – für eine nachhaltige Zukunft und den Wirtschaftsstandort

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

zunächst möchten wir Ihnen ganz herzlich zu Ihrer Ernennung und zur Übernahme dieses herausragenden Regierungsamtes gratulieren und Ihnen eine glückliche Hand und viel Erfolg bei der Gestaltung der Verkehrspolitik für Deutschland wünschen.

Wir, die Initiative System Wasserstraße (ISW), sind ein Zusammenschluss aus Verbänden des Schifffahrtsgewerbes, der Häfen, der Transport- und Logistikbranche, der verladenden Industrie und der Planungs- und Bauwirtschaft. Gemeinsam tritt die ISW für eine Stärkung der Wasserstraßeninfrastruktur und damit ein leistungsfähiges System Wasserstraße ein.

Die Bundeswasserstraßen sind essenziell für die Versorgung der Wirtschaft und der Bevölkerung. Sie leisten schon heute einen bedeutenden Beitrag zu Energiewende, Kreislaufwirtschaft und einer nachhaltigen Logistik. Auch bei Transportaufgaben für Verteidigungs- und Notfallzwecke spielen sie eine Rolle. Die Bundeswasserstraßen sind der einzige Verkehrsträger, der noch freie Kapazitäten hat. Um das Potenzial der Wasserstraße voll ausschöpfen zu können, ist eine leistungsfähige und resiliente Infrastruktur unabdingbar. Die vergangenen Jahrzehnte waren durch eine nicht annähernd auskömmliche Infrastrukturfinanzierung und einen stetigen Kapazitätsabbau in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes geprägt.

Als Folge ist die Infrastruktur der Wasserstraßen in Deutschland im Durchschnitt massiv überaltert. 32 Prozent der Schleusen und 28 Prozent der Wehre sind älter als 100 Jahre. Bei 24 Prozent der Schleusenanlagen besteht kurzfristiger Handlungsbedarf. 34 Wehranlagen werden derzeit als systemkritisch eingestuft. In den nächsten zehn Jahren sind Ersatzneubauten oder große Grundinstandsetzungen an mindestens 18 Prozent des Anlagenbestandes erforderlich. Zugleich darf nicht versäumt werden, die Resilienz zu stärken. An neuralgischen Punkten sind dafür auch zusätzliche Bauwerke nötig. Ein eindringliches Beispiel ist die Havarie der Mosel-Schleuse in Müden im Dezember 2024.

Es bedarf also dringend einer Investitionsoffensive für die Bundeswasserstraßen, um die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen wiederherzustellen. Nach Berechnungen der ISW sind Mehrinvestitionen von rund zehn Mrd. Euro bis 2030 gegenüber der bisherigen Haushaltsplanung erforderlich, um die notwendigen Impulse auszulösen.

Im Koalitionsvertrag sind wichtige Weichenstellungen bereits angekündigt, beispielsweise Maßnahmen zur Beschleunigung von Planung und Genehmigungen, die Sicherung einer auskömmlichen Finanzierung sowie die weitere Umsetzung der nationalen Hafenstrategie. Diese Weichenstellungen sollten so schnell wie möglich in ein konkretes Maßnahmenbündel der Bundesregierung überführt werden, das den Sanierungsstau an den Wasserstraßen beseitigt:

1. Wasserstraßen bedarfsgerecht erhalten, ausbauen und nachhaltig finanzieren

Der Bund sollte eine auskömmliche und überjährige Finanzierung für Betrieb, Unterhalt, Ersatz und Ausbau der Bundeswasserstraßen in Höhe von mindestens 2,5 Mrd. Euro jährlich sicherstellen. Dies sollte durch einen Mechanismus zum Ausgleich von Preis- und Kostensteigerungen ergänzt werden. Investitionen, die nicht dem Erhalt oder dem Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur dienen, sondern zum Beispiel der Klimaneutralität der Liegenschaften, sind zusätzlich zu berücksichtigen.

2. Planungs-, Genehmigungs- und Vergabeverfahren beschleunigen und vereinfachen

Die Sanierung von Schleusen, Brücken, Wehren und Dükern muss um ein Vielfaches beschleunigt werden. Dies erfordert schnellere, einfachere und digitalisierte Planungs-, Genehmigungs- und Vergabeverfahren sowie pragmatischere und effizientere verwaltungsinterne Entscheidungsprozesse mit flachen Hierarchien.

3. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes weiter stärken

Die für Bau, Erhalt, Ausbau und Betrieb der Bundeswasserstraßen zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit ihrer Oberbehörde, der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), sollte weiter gestärkt werden. Weitere Maßnahmen zum Aufbau zusätzlichen qualifizierten Personals sind grundsätzlich erforderlich.

4. Wasserstraßen-Tag für Deutschland

Aus Sicht der ISW ist das Bewusstsein in Politik und Öffentlichkeit für die Notwendigkeit von starken und leistungsfähigen Wasserstraßen als wichtige Güterverkehrswegen und Quelle touristischer Wertschöpfung zu stärken.

Wir schlagen deshalb vor, im ersten Quartal 2026 gemeinsam einen „Wasserstraßen-Tag für Deutschland“ in Ihrem Hause auszurichten. Über die vom ISW-Mitglied Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt initiierte und vom Bundesverkehrsministerium unterstützte Imagekampagne „PRO Binnenschifffahrt“ hinaus könnten wir gemeinsam mit den wichtigsten Akteuren aus Politik, Verwaltung, Industrie und Schifffahrts- sowie Hafengewerbe ein starkes Signal für die Relevanz des Verkehrsträgers senden.

Wir freuen sehr, mit Ihnen ins Gespräch zu kommen. Die ISW-Geschäftsstelle wird sich zur Terminabstimmung mit Ihrem Ministerbüro in Verbindung setzen.

Im **Anhang** haben wir zur Erklärung die angesprochenen Maßnahmen weiter ausgeführt.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung. Als zentraler Kontakt steht Ihnen die Geschäftsstelle der ISW

- Magnus Bünning, Geschäftsführer der Initiative System Wasserstraße
[REDACTED]
- Matthias Roeser, Geschäftsführer der Initiative System Wasserstraße
[REDACTED]
- Nicole Dörr, Assistenz der Geschäftsstelle der Initiative System Wasserstraße
[REDACTED]

oder

der Sprecherkreis der Initiative System Wasserstraße gerne zur Verfügung:

- Thomas Groß, Vorsitzender der Bundesfachabteilung Wasserbau im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.
[REDACTED]
- Marcel Lohbeck, Geschäftsführer beim Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.
[REDACTED]
- Dr. Heike van Hoorn, Geschäftsführerin beim Deutschen Verkehrsforum e. V.
[REDACTED]
- Jens Schwanen, Geschäftsführer beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.
[REDACTED]

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Heike van Hoorn

Geschäftsführerin
DVF

Thomas Groß

Vorsitzender
BFA Wasserbau
der Bauindustrie

Marcel Lohbeck

Geschäftsführer
BÖB

Jens Schwanen

Geschäftsführer
BDB

Die Kernpunkte im Detail

Zu 1. Wasserstraßeninfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen und nachhaltig finanzieren

Deutschlands Infrastruktur ist verkehrsträgerübergreifend strukturell unterfinanziert. Ohne eine verlässliche und überjährige Finanzierungsarchitektur fehlt es sowohl der Bauindustrie und der Planungsbranche als auch der Bundesverwaltung sowie den Nutzern des Systems Wasserstraße an der notwendigen Planungssicherheit.

- Der Bund sollte eine angemessen hohe, langfristig gesicherte und haushaltsunabhängige Finanzierungslinie für die Bundeswasserstraßen in Höhe von anfänglich mindestens 2,5 Mrd. Euro jährlich sicherstellen. Dies sollte durch einen Ausgleichmechanismus für Inflation und Kostensteigerungen und um einen planbaren Aufwuchs der Sanierungsraten ergänzt werden.
- Die Finanzierungsarchitektur sollte auf Grundlage eines verbesserten Infrastrukturzustandsmonitorings und anhand eines finanziell über- und mehrjährig ausgestatteten Infrastrukturentwicklungsplans neu ausgerichtet werden.
- Für etwaige zusätzliche Investitionsvorhaben, etwa solche aus dem „Masterplan WSV-Liegenschaften 2045“, die nicht im direkten Zusammenhang mit der verkehrlichen Infrastruktur stehen, sind zusätzliche Mittel bereitzustellen. Dabei ist auszuschließen, dass Mittel für die verkehrliche Infrastruktur verschoben werden.

Zu 2. Planungs- und Vergabeverfahren priorisieren und beschleunigen

Damit Effizienzpotenziale gehoben werden können, sind eine klare Prioritätensetzung und ein Abbau von Komplexität erforderlich.

- Innerhalb der Liste der Aus- und Neubauvorhaben sollte auf Grundlage nachvollziehbarer, volkswirtschaftlicher und ökologischer Kriterien wie zum Beispiel Kosten-Nutzen-Faktor, Wertschöpfung, Verkehrsleistung, ganzheitliche Betrachtung des Wasserstraßennetzes, Effekte eines Bauwerksausfalls, Risikocontrolling, Emissionsreduktion und Umweltschaden vs. -nutzen eine Priorisierung erfolgen, damit die Projekte mit dem größten Nutzen identifiziert und prioritär umgesetzt werden. Als Grundlage hierfür sollten regelmäßige Wasserstraßen-Infrastrukturberichte aufgestellt und fortgeschrieben werden. Zuletzt wurde ein solcher Bericht 2016 veröffentlicht.
- Im Bundeswasserstraßenausbaugesetz sollte für wichtige Wasserstraßenvorhaben analog zu Straße und Schiene das „überragende öffentliche Interesse“ ausgewiesen werden.
- Die Masse der Bauprojekte an Bundeswasserstraßen liegt im Bereich des Ersatzneubaus. Um Planungsverfahren zu verkürzen, sollte angestrebt werden, Ersatzneubauten auch bei geringer Kapazitätserweiterung genehmigungsfrei zu stellen. Wir sind sehr dankbar, dass dies im Koalitionsvertrag bereits angelegt ist. Mit Blick auf

die schlechten Bauwerksbewertungen vieler Schleusen sollte die entsprechende Gesetzesänderung so schnell wie möglich erfolgen.

- Administrative Prozesse innerhalb der Verwaltung sollten verschlankt und gebündelt sowie Verwaltungsvorschriften auf das Wesentliche reduziert werden. Ziel sind die Stärkung subsidiärer Entscheidungsstrukturen und die Aktivierung bisher mit Verwaltungsaufgaben ausgelasteter Ingenieurkapazitäten für das Kerngeschäft.

Zu 3. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes weiter stärken

Die Attraktivität der Wasserstraßen -und Schifffahrtsverwaltung als Arbeitgeberin sollte gesteigert werden, um die Beschäftigten, die für eine Sanierungswelle an den von der Wirtschaft benötigten Wasserstraßen erforderlich sind, gewinnen und halten zu können. Der anstehenden Verrentungswelle von mehr als einem Viertel der Belegschaft in den kommenden fünf Jahren sollte durch folgende Maßnahmen begegnet werden:

- Attraktivere Vergütungsangebote, insbesondere bei besonders gefragten Berufsprofilen,
- Instrumente, die eine attraktive, marktgerechte Entlohnung für besonders qualifizierte Fachkräfte mit erweiterten Verantwortungsbereichen ermöglichen,
- Möglichkeiten zur Durchlässigkeit der Laufbahnen aktiv und vollständig ausschöpfen,
- Rückverlagerung der Kompetenz für Stellennachbesetzungen vollständig und subsidiär in die Fläche der Verwaltung,
- die WSV von ggf. erneut auszubringenden pauschalen Stellenstreichungen in der Bundesverwaltung auszunehmen.

Die

Initiative System Wasserstraße

wird unterstützt durch



