

# Bundeswasserstraßen drohen im Spannungsfeld Sondervermögen vs. Konsolidierung des regulären Haushalts zum Verlierer zu werden



## Anlass

Derzeit kursieren mit dem Haushaltsaufstellungsschreiben des Bundesfinanzministeriums (BMF) für die Bundeshaushalte 2025 und 2026 und dem Gesetzentwurf für die Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur zwei für die Zukunft der Verkehrsinfrastruktur Deutschlands grundlegende Dokumente. Für die Bundeswasserstraßen enthalten die Papiere potenziell gefährliche Pläne. Insbesondere drei Problembereiche sind erkennbar:

### **Problem 1: Fehlende Berücksichtigung im Sondervermögen Infrastruktur**

Nach übereinstimmenden Aussagen aus Politik und Verwaltung sollen die Bundeswasserstraßen anders als die Bundesstraßen und die Bundesschienenwege nicht anteilig über das „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ finanziert werden, sondern wie bisher nur aus dem regulären Haushalt.

Zwar scheint eine der Kernforderungen der Branche – und auch der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) –, Haushaltssmittel in Höhe von mindestens 2,5 Milliarden Euro jährlich zuzüglich Inflation und Baukostensteigerungen bereitzustellen, in Reichweite. Die Bundeswasserstraßen sind jedoch auf eine mittel- bis langfristig gesicherte Finanzlinie von mindestens fünf Jahren angewiesen – besser sogar in Richtung zehn Jahre. Diese Finanzlinie wäre Grundlage dafür, dass WSV, Bauindustrie und Ingenieurbüros Planungssicherheit erhalten, ihre Kapazitäten aufzustocken, um die anstehenden Mehranstrengungen bei Erhalt, Modernisierung und nachholender Sanierung von Schleusen, Wehren, Brücken und weiteren Wasserbauwerken bewältigen zu können.

Eine solche Planungssicherheit kann das auf zehn (bzw. zwölf Jahre) fixierte Sondervermögen viel besser gewährleisten als der jährlich neu aufgestellte Bundeshaushalt. Zumindest für die nachholende Sanierung von Schleusen und Wehren muss daher eine langfristige Planbarkeit über das Sondervermögen sichergestellt werden. Das Versagen solcher für unsere Versorgungssicherheit und zivile wie militärische Resilienz zentralen Infrastrukturen ist längst von einem theoretischen Risiko zu einer konkreten Gefahr geworden, wie die Beispiele Rahmehde-Talbrücke oder Carolabrücke zeigen.

### **Problem 2: pauschale Kürzung bei elementaren Aufgaben**

Die vom BMF verlangten Kürzungen der sogenannten Obergruppen 51 und 54 aller Einzelpläne um 2 Prozent je Jahr, kumulierend auf 10 Prozent im Haushaltsjahr 2029 bedeuten für die Wasserstraße<sup>1</sup> eklatante Kürzungen insbesondere bei folgenden Kernaufgaben:

- Unterhaltung der Bundeswasserstraßen (Instandhaltung, z.B. Wartung von Schleusentoren)
- Betrieb der Anlagen an Bundeswasserstraßen (Schleusenwärter, Verkehrszentralen)
- Aufwendungen für die maritime Notfallvorsorge, den verkehrsbezogenen Feuerschutz und den zivilen Such- und Rettungsdienst
- Aufwendungen für Planungs-, Prüfungs- und Bauüberwachungsaufgaben (Aufträge für Ingenieurbüros bspw. zur regelmäßigen Bauwerksinspektion)

<sup>1</sup> <https://www.bundeshaushalt.de/static/daten/2025/soll/draft/epl12.pdf> (erster Regierungsentwurf von der Ampel-Koalition, Seite 43ff)

Diese Mittel sind essenziell für das Funktionieren und die Nutzbarkeit der Bundeswasserstraßen durch die Schifffahrt. Einsparpotenziale sind nicht vorhanden – im Gegenteil: Die Jahresrechnungen der vergangenen Bundeshaushalte zeigen regelmäßig einen höheren Mittelabfluss als vorgesehen. Es geht also nicht um das bloße Einsparen von Bleistiften und Bürostühlen, sondern um die Arbeitsfähigkeit der WSV.

### **Problem 3: pauschale Stellenkürzungen**

Das BMF plant – mit Berufung auf den Koalitionsvertrag – eine pauschale Stellenkürzung der Bundesverwaltung um insgesamt 8 Prozent, beginnend 2025 mit 0,5 Prozent und 2026 mit 2 Prozent. Neue Stellen dürfen darüber hinaus nur durch Streichung oder Zusammenlegung bestehender Stellen oder via Finanzierung durch Dritte geschaffen werden. Ausgenommen sind lediglich Sicherheitsbehörden. Eine solche pauschale Kürzung um 8 Prozent würde bezogen auf die WSV einen Abbau von 1.000 Stellen bedeuten. Die Personalausstattung der WSV ist aber schon heute angespannt, weswegen sich in den vergangenen Jahren regelmäßig Planung und Realisierung von Bauvorhaben verzögerte.

Hinzu kommt, dass der Gesetzgeber der WSV in den vergangenen Jahren zusätzliche Aufgaben übertragen hat, zum Beispiel die Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie<sup>2</sup>. Die Übertragung neuer Aufgaben bedeutet aber, dass nicht nur die Aufgabe, sondern auch der dafür notwendige Stellenaufwuchs beschlossen wird.

Angesichts des enormen Bedarfs an nachholender Sanierung und der aller Wahrscheinlichkeit nach zur Verfügung stehenden zusätzlichen Haushaltsmittel (s.o.) würde die beabsichtigte pauschale Stellenkürzung das mit Auflage des Sondervermögens beabsichtigte Ziel konterkarieren, die bundeseigene Infrastruktur zu sanieren und modernisieren.

## **Forderungen der Initiative System Wasserstraße**

1. Notwendig ist die Auflage von zwei bedarfsgerechten Sonderprogrammen innerhalb des Sondervermögens, die auf dessen Laufzeit ausgelegt sind:
  - Sonderprogramm „nachholende Sanierung von Schleusen und Wehren“
  - Sonderprogramm „nachholende Sanierung von Brücken in Baulast der WSV“ (die WSV ist historisch bedingt für diverse Straßen- und Bahnbrücken über die Kanäle verantwortlich)
2. Die pauschalen, einzelplanübergreifenden Kürzungen in den Obergruppen 51 und 54 dürfen auf den Wasserstraßennetz keine Anwendung finden.
3. Die WSV muss ausgenommen werden von der geplanten pauschalen Personalstellenabschmelzungen.

## **Anlagen:**

- Haushalts-Aufstellungsroundschreiben des BMF

---

<sup>2</sup> <https://dserver.bundestag.de/btd/19/268/1926827.pdf>, Seite 23ff

- Auszug aus dem 1. Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2025 mit den Obergruppen 51 bis 54

Für ein vertiefendes Gespräch stehen Ihnen sehr gern zur Verfügung:

- Magnus Büning, Geschäftsführer der Initiative System Wasserstraße  
[REDACTED]
- Matthias Roeser, Geschäftsführer der Initiative System Wasserstraße  
[REDACTED]
- Marcel Lohbeck, Mitglied im Sprecherkreis der Initiative System Wasserstraße  
[REDACTED]

Die

Initiative System Wasserstraße

wird unterstützt durch



Deutscher Raiffeisenverband e.V. drv



Verband der  
Chemischen Industrie e.V.  
Wir gestalten Zukunft. VCI



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

