

Bundesministerium der Finanzen  
Herrn Bundesminister Lars Klingbeil  
Wilhelmstraße 97  
10117 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 Investitionspolitik 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 Initiative System Wasserstraße tritt für eine Stärkung der Wasserstraßeninfrastruktur einschließlich der Verknüpfung mit angrenzenden Verkehrsträgern in personeller, finanzieller, technischer und rechtlicher Hinsicht 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.

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat in einem aktuellen Bericht zu Recht auf die großen bestehenden Probleme hingewiesen. Jedoch ist das vom BRH gezogene Fazit, dass eine neue Priorisierung erforderlich sei, sachlich falsch. Der Rechnungshof empfiehlt letztlich, dass der Bund vor dem Sanierungsstau kapituliert und seinen gesetzlich fixierten Auftrag zur Instandhaltung der bundeseigenen Infrastrukturen und zur Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt aufgibt. Sie würde den rasanten Substanzverlust am Bestand nicht stoppen! Es bedarf stattdessen 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, Sicherung einer auskömmlichen zusätzlichen Finanzierung mit Planungssicherheit sowie die weitere Umsetzung bereits begonnener Aktivitäten, beispielsweise der nationalen Hafenstrategie.

Sehr geehrter Herr Klingbeil,

Sie haben bekräftigt, als Investitionsminister die maßgeblichen Weichen auch für Investitionen in unsere Infrastruktur zu stellen. Die im Haushaltsaufstellungsschreiben vom 19. Mai 2025 angekündigten und grundsätzlich auch aus unserer Sicht richtigen Konsolidierungsbemühungen im Bundeshaushalt könnten sich negativ auf die Arbeitsfähigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung mit mehr als 12.000 Beschäftigten auswirken:

- Die beabsichtigten pauschalen Plafondsabsenkungen in der Hauptgruppe 5 könnten elementare Aufgaben wie die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und den Betrieb ihrer Anlagen ebenso wie die Bauwerksüberwachung beeinträchtigen.
- Die beabsichtigten pauschalen Stelleneinsparungen würden bei der größten nachgeordneten Behörde des Bundesministeriums für Verkehr die Kapazitäten sowohl für die laufenden Aufgaben als auch für die Umsetzung von zentralen Vorhaben behindern.

Um den Sanierungsstau an den Wasserstraßen entschlossen aufzuholen, sind darüber aus unserer Sicht folgende Maßnahmen notwendig:

### **1. Wasserstraßen bedarfsgerecht erhalten, ausbauen und nachhaltig finanzieren**

Der Bund sollte eine auskömmliche und überjährige Finanzierung für Betrieb, Unterhaltung, Ersatz, Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen in Höhe von mindestens 2,5 Mrd. Euro jährlich sicherstellen. Diese Mindestsumme an Investitionen wird von allen Akteuren einschließlich der Bundesverwaltung als notwendig gesehen, um den drohenden Substanzverlust zu verhindern und die Umsetzung planungs- und baureifer Vorhaben sicherzustellen. Dies sollte durch einen Mechanismus zum regelmäßigen 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 bundeseigenen Liegenschaften, sind aus anderen Quellen zu finanzieren.

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

Die Sanierung von Schleusen, Brücken, Wehren und Dükern muss um ein Vielfaches beschleunigt werden, bei Schleusen um das Dreifache, bei Wehren sogar um das Zwanzigfache, wenn der Verfall der Bauwerke binnen zehn Jahren gestoppt werden soll. Dies erfordert schnellere, einfachere und digitalisierte Planungs-, Genehmigungs- und Vergabeverfahren sowie pragmatischere und effizientere verwaltungsinterne Entscheidungsprozesse mit flachen Hierarchien.

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]

und 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

[REDACTED]

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.

Die

Initiative System Wasserstraße

wird unterstützt durch



