Bündnis *für Wasserstraßen*

IHK Industrie- und Handelskammern in Berlin-Brandenburg

DTV Deutscher Tourismusverband

Verband Maritime Wirtschaft Deutschland VMWD

MV-T MV TOURISMUS GMBH

brandenburg

win Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg

2. November 2026

An die Mitglieder
des Haushaltsausschusses,
des Verkehrsausschusses sowie
des Ausschusses für Tourismus
des Deutschen Bundestages

Betreff: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung von den pauschalen Stellenabbaumaßnahmen des Bundes ausnehmen

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

das Bündnis für Wasserstraßen wendet sich mit der dringenden Bitte an Sie, die operativ Beschäftigten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) von den geplanten pauschalen Personaleinsparungen in der Bundesverwaltung auszunehmen.

Die Bundeswasserstraßen sind eine kritische Infrastruktur für Deutschland. Sie sichern leistungsfähige Transportketten für Industrie und Handel, gewährleisten Versorgungssicherheit und bilden gleichzeitig die Grundlage für einen florierenden Wassertourismus mit hoher regionalwirtschaftlicher Bedeutung. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sorgt dafür, dass diese Infrastruktur betrieben, unterhalten, modernisiert und weiterentwickelt werden kann.

Bereits heute steht die WSV vor erheblichen personellen Herausforderungen. Nach Angaben der Beschäftigtenvertretungen werden bis 2028 Tausende altersbedingte Abgänge erwartet. Überdies wurde die Verwaltung in den vergangenen Jahrzehnten bereits drastischen Sparmaßnahmen unterzogen: Seit Beginn der großen Strukturreformen im Jahr 1993 schrumpfte der Personalbestand massiv, wodurch rund 5.500 Stellen gestrichen wurden und der Personalpool um mehr als 30 Prozent sank – und das, obwohl Umfang und Komplexität der Aufgaben im gleichen Zeitraum stetig zugenommen haben.

Vor diesem Hintergrund sehen wir den geplanten pauschalen Stellenabbau von acht Prozent bis 2030 mit großer Sorge. Eine undifferenzierte Anwendung dieser Vorgabe auf die WSV gefährdet die Funktionsfähigkeit einer Infrastruktur, auf die Wirtschaft, Tourismus und Menschen gleichermaßen angewiesen sind.

Die Auswirkungen würden weit über die Verwaltung selbst hinausreichen.

Fehlendes Schleusenpersonal führt bereits jetzt zu eingeschränkten Betriebszeiten, längeren Wartezeiten und immer wieder zu Sperrungen von Wasserstraßen. Das Fehlen von Ingenieuren und Planern verzögert dringend notwendige Sanierungs- und

Ersatzneubauprojekte. Bereits bewilligte Investitionsmittel können dann nicht umgesetzt werden.

Damit entsteht ein Paradoxon: Der Bund stellt Milliarden für die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur bereit und verstärkt deren besondere Bedeutung durch Berücksichtigung im Sondervermögen, verfügt aber nicht mehr über ausreichend Personal, um diese Mittel wirksam und vor allem zügig einzusetzen.

So führen unbesetzte Stellen nicht zu Einsparungen, sondern zu höheren Kosten durch Projektverzögerungen, Baupreissteigerungen, kostspieligem externen Outsourcing und aufgeschobenen Instandhaltungen. Ersatzteile für Schleusen, Wehre und andere Wasserbauwerke sind oft Spezialanfertigungen mit langen Lieferzeiten. Eigene Fachleute vorzuhalten, die diese Anlagen warten und reparieren können, ist essenziell für die WSV. Diese Wasserbauer und technischen Fachkräfte kann die WSV nur selbst ausbilden und entsprechend qualifizieren. Hier an Personal zu sparen, bedeutet, bundeseigene kritische Infrastruktur Preis zu geben. Das gilt umso mehr, als dass selbst kleinere Aufträge für Instandsetzungen von der WSV nur noch nach geradezu monströs aufgeblähten Vergabeverfahren vergeben werden dürfen.

Hinzu kommen die volkswirtschaftlichen Folgen. Störungen an Schleusen und Wasserstraßen treffen nicht nur die Binnenschifffahrt, sondern ganze Lieferketten der Industrie. Gleichzeitig gefährden sie den Wassertourismus, der bundesweit mehrere Milliarden Euro Wertschöpfung generiert und insbesondere in strukturschwachen Regionen zahlreiche mittelständische Existenzen sichert. Gerade in den strukturschwachen ländlichen Regionen sind die Wasserstraßen ein entscheidender Faktor für Lebensqualität vor Ort. Die Einheimischen hier haben sich mit kaum vorhandenem Nahverkehr und langen Wegen zu Ärzten, Schulen und Krankenhäusern arrangiert. Wenn sie ihre Freizeit nicht mehr auf den Wasserwegen vor ihrer eigenen Haustür verbringen können, weil die Infrastruktur nicht in Ordnung ist, wird das zu Verdruss und weiterer Landflucht führen.

Besonders deutlich zeigt sich dies in den ostdeutschen Wasserrevieren, wo der Bedarf für die dringend notwendige Instandhaltung und Erneuerung von Schleusen und Wehren besonders dramatisch ist, wie der Aktionsplan Ost des BMV zeigt. Länder wie Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern oder Sachsen-Anhalt profitieren erheblich von Wassersport, Fahrgastschifffahrt, Chartertourismus sowie den damit verbundenen Angeboten in Hotellerie, Gastronomie, Handel und Dienstleistung. Bereits der Ausfall einzelner Schleusen kann hier ganze touristische Fahrtgebiete beeinträchtigen.

Aus Sicht des Bündnisses für Wasserstraßen steht der geplante Personalabbau zudem im Widerspruch zu den politischen Zielen, mehr Güterverkehr auf die Wasserstraße zu verlagern, die Verkehrsinfrastruktur zu modernisieren und den Tourismus in strukturschwachen Regionen zu stärken.

Der Personalabbau auf Bundesebene konterkariert die eigenen Zielsetzungen des Bundes im Masterplan Freizeitschifffahrt: Wer die Modernisierung der

Wasserstraßenverwaltung und ihrer Prozesse – insbesondere im Sinne von „Digitales Planen, Bauen und Betreiben“ – vorantreiben will, muss die dafür erforderlichen personellen Ressourcen sicherstellen, statt durch Stellenabbau die Umsetzung der eigenen Modernisierungsziele zu gefährden.

Wir möchten Sie deshalb bitten, sich im parlamentarischen Verfahren für eine Ausnahmeregelung für den operativen Bereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung einzusetzen.

Konkret schlagen wir vor:

- den operativen Bereich der WSV von den pauschalen Stellenabbauvorgaben des Bundes auszunehmen,
- altersbedingt freiwerdende, sicherheitsrelevante oder kritische Stellen bedarfsgerecht nachzubesetzen,
- die personellen Kapazitäten für Betrieb, Unterhaltung und Modernisierung der Bundeswasserstraßen dauerhaft zu sichern,
- die Auswirkungen geplanter Personalkürzungen auf Binnenschifffahrt, Wassertourismus und regionale Wirtschaftsentwicklung umfassend und fair zu bewerten,
- die besondere Bedeutung der Wasserstraßen für Wirtschaft, Versorgungssicherheit und Tourismus bei den anstehenden Haushaltsentscheidungen zu berücksichtigen,
- sowie zu prüfen, ob Personaleinsparungen außerhalb des funktionskritischen operativen Bereichs, zum Beispiel in der inneren Verwaltung, möglich sind.

Wer Personal an einer kritischen Infrastruktur abbaut, spart nicht automatisch Geld. Im Falle der WSV drohen höhere Folgekosten, verlorene Investitionen, beeinträchtigte Lieferketten und erhebliche wirtschaftliche Schäden für Menschen, Unternehmen und Regionen.

Das Bündnis für Wasserstraßen appelliert daher an Sie, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung als systemrelevante Infrastrukturverwaltung anzuerkennen und von den pauschalen Stellenabbaumaßnahmen auszunehmen.

Für einen weiterführenden fachlichen Austausch stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Bündnis für Wasserstraßen

Deutscher Tourismusverband e. V. (DTV) / LAG der Industrie- und Handelskammern in Berlin-Brandenburg / MV Tourismus GmbH / TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH / Verband Maritime Wirtschaft Deutschland e. V. (VMWD) / Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN)