

## **Antrag Nr.**

(Kürzel der Mitgliedsgewerkschaft inkl. lfd. Nummer :      Dateiart: FWSV\_Leitantrag\_WSV.pdf)

### **Antrag an den Gewerkschaftstag 2022 des dbb beamtenbund und tarifunion**

**Antragsteller:** Fachverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (FWSV)

**Antragbetreff: Stärkung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und der Wasserstraßen**

#### **Der Gewerkschaftstag möge beschließen:**

Der dbb setzt sich dafür ein, dass die Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung personell gestärkt werden, damit die vielfältigen Aufgaben an den Wasserstraßen im See- und Binnenbereich sachgerecht erledigt werden können. Die Standorte müssen auch in der Fläche erhalten und ausgebaut werden, um bundesweit attraktiv für Bewerberinnen und Bewerber zu sein, gerade im Hinblick auf die Verbindung von Beruf und Familie. Eine bessere Planstellen- und Stellenausstattung, die die berufliche Entwicklung fördert, muss gewährleistet sein. Gute Personalentwicklung bindet Beschäftigte, gerade in den Mangelberufen.

Zudem müssen die Wasserstraßen als der umweltfreundlichste Verkehrsträger neben der Schiene und der Straße leistungsfähiger werden. Der Schifffahrtsanteil im Güterverkehr muss gesteigert werden und dazu müssen auch die Hinterlandanbindungen der Seehäfen gestärkt werden. Dafür sind vorhandene Engpässe im Netz zu beseitigen, Wehre und Schleusen müssen schneller saniert und ausgebaut werden, wobei der Umweltschutz nicht vernachlässigt werden darf.

### **Begründung:**

#### **Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung**

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) gehört zum Ressort des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).

Die WSV gliedert sich in die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit Hauptsitz in Bonn und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter mit ihrem Unterbau sowie die Wasserstraßen-Neubauämter in den Regionen.

Um einen reibungslos fließenden und damit wirtschaftlichen Schiffsverkehr zu ermöglichen, betreibt und unterhält die WSV die Bundeswasserstraßen und die dazugehörigen Anlagen (Schleusen, Wehre, Schiffshebewerke, Brücken, Schifffahrtszeichen, etc.) und soll sie bedarfsgerecht ausbauen. Ferner berät, unterstützt und lenkt sie den Schiffsverkehr durch ihr Fachpersonal in den Verkehrs- und Revierzentralen.

## **Wasserstraßen**

Zu den Bundeswasserstraßen zählen rund 7.300 km Binnenwasserstraßen, von denen ca. 75 Prozent der Strecke auf Flüsse und 25 Prozent auf Kanäle entfallen und 23.000 km<sup>2</sup> Seewasserstraßen. Etwa 4.800 km des Bundeswasserstraßennetzes besitzen – innerhalb des nach Leistungsfähigkeit klassifizierten Wasserstraßennetzes – maßgebliche Bedeutung für den internationalen Güterverkehr in Europa (Transeuropäisches Verkehrsnetzes (TEN)).

So gehört die Deutsche Bucht, mit jährlich ca. 120 000 Schiffen, zu den meistbefahrenen Revieren der Welt. Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meist befahrene künstliche Seeschiffahrtsstraße der Welt und eine der Hauptverkehrsadern Nordeuropas. Der Rhein durchfließt sechs europäische Länder und zählt zu den verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt. Mit dem Main-Donau-Kanal wurden die zwei Hauptadern Rhein und Donau des europäischen Wasserstraßennetzes miteinander verknüpft und so der durchgehende Zugang der Anrainerstaaten zum Schwarzen Meer und der Nordsee geschaffen. Die West-Ost-Magistrale bildet das Kanalnetz zwischen Rhein und Oder.

## **Aufgaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung**

An den Bundeswasserstraßen sind zahlreiche Anlagen zu betreiben und zu unterhalten, wie z.B.:

- 315 Schleusenanlagen, zwei Schiffshebewerke
- 307 Wehranlagen

- 1.300 Straßen- und Bahnbrücken über Bundeswasserstraßen (davon 31 bewegliche Brücken) und 40 Kanalbrücken
- zwei Talsperren, vier Sturmflutsperrwerke
- zur Fahrwasserbezeichnung der Wasserstraßen etwa 1.600 feste Schifffahrtszeichen (z.B. Leuchttürme / Baken) sowie 4.000 schwimmende Schifffahrtszeichen (sog. Tonnen) sowie weitere rd. 10.000 sonstige Schifffahrtszeichen (z.B. Pricken/Tonnen)
- im Küstenbereich neun Verkehrszentralen und an den Binnenwasserstraßen fünf Revierzentralen, die rund um die Uhr mit qualifiziertem Personal besetzt sind und für die Sicherheit des Schiffsverkehrs sorgen.

Die WSV unterhält und betreibt rund um die Uhr vier Mehrzweckschiffe, um für die Sicherheit in Nord- und Ostsee zu sorgen. Neben den Alltagsaufgaben sind die bundeseigenen Spezialschiffe auch bei Schiffsunfällen im Einsatz. Im Havariefall sind sie schnell am Unfallort zum Notschleppen, zur Öl-, Chemikalien und Brandbekämpfung.

Neben der Unterhaltung, dem Betrieb sowie dem Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen samt den Anlagen ist die WSV Strompolizei- und Bauaufsichtsbehörde. Als Schifffahrtspolizeibehörde ist sie dafür verantwortlich, dass weder durch den Schiffsverkehr noch durch sonstige Nutzungen auf der Wasserstraße Gefahren für Mensch und Umwelt entstehen.

Um die vielfältigen Aufgaben täglich zu meistern, arbeiten bundesweit rund 12.500 Beschäftigte in der WSV. Mit über 900 Auszubildenden in

zahlreichen technischen und nichttechnischen Berufen ist die WSV eine der großen Ausbildungsverwaltungen des Bundes.

## **Frachtgut/Güter**

Bei den Gütern auf den Wasserstraßen handelt es sich überwiegend um Massengüter (z.B. landwirtschaftliche Güter, Öl, Chemikalien) und Container. Die Güter variieren je nach Wasserstraßenabschnitten. Generell liegt der prozentuale Anteil an den Verkehrsträgern hierbei je nach konjunktureller Lage zwischen 10 und 15 %.

Im wachsenden Umfang werden auch Großtransporte auf den Wasserstraßen befördert, wie z.B. Transformatoren oder Windkraftanlagen.

## **Kosten für die Benutzer**

Die Schifffahrtsabgaben wurden, um die Attraktivität der Wasserstraßen zu erhöhen, mit Ablauf des 31.12.2018 eingestellt.

## **Tourismus**

Neben dem Gütertransport bilden die Fahrgastkabinenschifffahrt (Weiße Flotte), die Sport- und Freizeitschifffahrt mit Motor-, Segel- und Ruderbooten einschließlich Liegeplätzen, Sportboothäfen und Wassersportvereinen, aber auch der Tourismus um die Wasserstraßen (Radfahr- und Wanderwege, Camping usw.) ein hohes wirtschaftliches Potenzial.

## **Klima, Resilienz und Naturschutz**

Der Klima- und Umweltschutz hat in der WSV einen hohen Stellenwert. Dies ist auch in der Struktur der GDWS durch eine Umwelta Abteilung organisatorisch umgesetzt.

Die Wasserstraßen sind auf vielfältige Weise genutzte Lebensadern, sie sind mehr als nur Verkehrswege. Sie sind integraler Bestandteil der Natur. Aus diesem ganzheitlichen Verständnis heraus begreift sich die WSV als Vermittler, wenn wirtschaftliche mit ökologischen Interessen in Konflikt geraten. Die WSV hat stets auch die Belange der Natur im Auge. Deshalb gehen Bauwerke an Wasserstraßen, die in die Natur eingreifen, mit umfangreichen Ausgleichsmaßnahmen einher.

Die WSV hat den neuen zusätzlichen gesetzlichen Auftrag, die Binnenwasserstraßen des Bundes wasserwirtschaftlich auszubauen, soweit dieser Ausbau zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) erforderlich ist. Der wasserwirtschaftliche Ausbau betrifft insbesondere sogenannte hydromorphologische Maßnahmen, wie z.B. die naturnahe Gestaltung von Sohle und Ufern. Darüber hinaus ist sie für die ökologische Durchgängigkeit der staugeregelten Bundeswasserstraßen zuständig.

Mit der Umsetzung des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“, einer gemeinsamen Initiative von Bundesverkehrsministerium und Bundesumweltministerium, sollen die Wasserstraßen wieder naturnaher werden.

Die Renaturierung von Flüssen und Auen schafft Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt unserer Gewässerlandschaften und setzt neue Akzente für Freizeit und Erholung.

Um diese Aufgaben bewältigen zu können, muss die WSV personell gestärkt werden. Der Mangel an Ingenieurinnen und Ingenieuren im gehobenen und höheren Dienst muss beseitigt werden. Dazu muss sich die Verwaltung als attraktiver Dienstherr und Arbeitgeber präsentieren können. Ansonsten kann die WSV ihre zugeordneten Aufgaben nur noch bedingt wahrnehmen.

Große Probleme ergeben sich zurzeit für die WSV durch den Investitionsstau. Die bereitgestellten Haushaltsmittel für alle laufenden Maßnahmen reichen nicht aus. Es ist nicht mehr möglich, mehrjährige Baumaßnahmen anzustoßen bzw. mehrjährige Verpflichtungen einzugehen, da die Finanzierungen nicht gesichert sind. Um eine Priorisierung unter der Prämisse „Erhalt vor Neubau“ abzuwenden, ist eine Aufstockung der Haushaltsmittel notwendig. Ansonsten führt es dazu, dass neue Schleusen und selbst Verlängerungen bestehender Schleusen (z.B. am Neckar) nicht realisiert werden können.

**Beschluss:** **angenommen – abgelehnt –**  
**Arbeitsmaterial**