

**Deutscher Bundestag**

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

**20(15)260-H**

vom 10.05.2024

öff. Anhörung am 13.05.2024



ver.di • Paula-Thiede-Ufer 10 • 10179 Berlin

**Bundesverwaltung**

**Fachbereich B  
Maritime Wirtschaft**

maritime-wirtschaft@verdi.de  
www.verdi.de

Zentrale: 030/6956-0

10. Mai 2024

## **Stellungnahme der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft anlässlich der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 13. Mai 2024 zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Binnenschifffahrt stärken“ (BT-Drucksache 20/10386)**

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) bedankt sich für die Einladung zur öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages und die Gelegenheit zum o.g. Antrag Stellung zu nehmen.

### **I.**

Dem grundlegenden Ziel, die Binnenschifffahrt insgesamt und damit auch das Netz der Bundeswasserstraßen zu stärken, können wir zunächst zustimmen. Aus der Perspektive der Beschäftigten in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sowie der Beschäftigten an Bord und in den Binnenhäfen gehen die vorgeschlagenen Maßnahmen aber noch lange nicht weit genug.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist mit 12.500 Kolleg\*innen der größte Beschäftigtenbereich im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Die WSV ist eine dreistufige Verwaltung, seit ihrer Reform ab 2013 ist sie zentralisiert. Mit über 900 Auszubildenden in 27 technischen und nichttechnischen Berufen ist die WSV die zweitgrößte Ausbildungsverwaltung des Bundes. Die Kolleg\*innen der WSV sorgen auf Flüssen und Kanälen, mit einer Gesamtlänge von über 7.000 Kilometern, sowie an der Küste, mit ca. 23.000 Quadratkilometern Seewasserstraßen, für einen reibungslosen Verkehr. Darüber hinaus erfüllen die Kolleg\*innen der WSV viele Aufgaben des Umwelt-, Hoch- und Küstenschutzes. Ebenso werden verschiedene andere hoheitliche Aufgaben wahrgenommen. Dabei ist die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen vergleichbar marode, wie Straßen und Schienen es den Bürger\*innen jeden Tag durch praktisches Erleben aufzeigen. Bei den Wasserstraßen ist es vielen allerdings nicht so präsent. Umso bedeutender sind funktionsfähige Wasserstraßen für den Gütertransport und die davon abhängigen Wirtschaftsbereiche und die öffentliche Daseinsvorsorge. Der Sanierungsstau ist deshalb dramatisch: Etwa die Hälfte der Wehranlagen und rund 60 Prozent der Schleusenanlagen wurden vor 1950 errichtet, etwa 10 Prozent (Wehre) bis 20 Prozent (Schleusen) sogar vor 1900. Die technische Nutzungsdauer von rund 80 Jahren ist an vielen Anlagen bereits erreicht bzw. überschritten. Das hohe Alter geht mit einem schlechten Zustand der Bauwerke einher: 88 Prozent der Schleusen und 73 Prozent der Wehre sind in einem noch ausreichenden bis bereits mangelhaften Zustand. Es besteht kurzfristiger Handlungsbedarf.

Hausanschrift:  
Paula-Thiede-Ufer 10  
10179 Berlin

IBAN  
DE1650050000082000019  
BIC-Code HELADEFXXX

**Vereinte  
Dienstleistungs-  
gewerkschaft**

Das bedeutet: Es droht tagtäglich der Zusammenbruch einer für das System relevanten Schleuse oder Wehranlage und damit die Sperrung einer kompletten Wasserstraße – mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Deutschland. Im Fall des Zusammenbruchs eines Wehrs drohen Überflutungen und es steht regional der Bevölkerungsschutz in Gefahr.

Der vorliegende Antrag zieht leider nicht die notwendigen Konsequenzen aus dieser Dramatik. Um einen drohenden Systemkollaps an den Bundeswasserstraßen mit allen ökologischen und ökonomischen Konsequenzen zu verhindern, fordert ver.di die Bundesregierung auf ihrer Verpflichtung nachzukommen und den jahrelangen Substanzverlust sofort zu stoppen, die baulichen Anlagen längs der Flüsse und Kanäle zu sanieren und sie bedarfsgerecht zu erhalten und auszubauen. Der Bund muss eine angemessen hohe Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur langfristig sicherstellen! Benötigt wird eine flexible Finanzausstattung von mindestens 2 Milliarden Euro jährlich. Nur dann kann die Vielzahl der verkehrlichen und ökologischen Aufgaben der WSV tatsächlich erbracht werden.

Unter den aktuellen Umständen ist es für die Kolleg\*innen in der WSV eine Aufgabe der Unmöglichkeit den immer weiter steigenden Anforderungen gerecht zu werden und die immer größer werdenden Aufgaben zu erfüllen. Nur durch ihr großes Engagement gewährleisten die Kolleg\*innen aktuell die Befahrbarkeit der Wasserstraßen und die weiteren Aufgaben, die sich aus ihrem Charakter als Institution der Daseinsvorsorge ergeben.

In der großen Reform ab 2013 wurden von ehemals 39 auf 17 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter und 8 Neubauämtern zur heutigen neuen Struktur der WSV zusammengefasst. Sie machen die praktische Arbeit vor Ort. Als erstmals zentrale Mittelbehörde wurde die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) geschaffen. Diese Reform bewegt die Kolleg\*innen bis heute und hat mit dem einhergehenden Stellenverlust bei gleichzeitigem Aufgabenzuwachs tiefe Spuren hinterlassen. Die Kolleginnen und Kollegen der WSV befinden sich wie viele Bereiche des Öffentlichen Dienstes in einer äußerst schwierigen Situation. Die Beschäftigten stehen vor der Herausforderung, dass die Personalausstattung nicht mit dem Zuwachs an weiteren Aufgaben Schritt hält. Anstatt die Personalausstattung aufgabenadäquat anzupassen, wurden in der Verwaltung seit den 1990er Jahren Stellen gestrichen und nicht wieder vollumfänglich ausgeglichen.

Das bedeutet: Aufgrund des langjährigen Stellenabbaus fehlen in der Verwaltung aktuell mehrere Hundert Ingenieur\*innen, Jurist\*innen und Beschäftigte mit gewerblicher technischer Ausbildung. Das führt dazu, dass es insbesondere im Bereich der Reparatur-, Notfall-, Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen zu unververtretbar langen Realisierungszeiträumen kommt. Gleichzeitig bedeutet der anstehende Generationenwechsel, dass bis 2028 über alle Bereiche 3800 Kolleg\*innen die WSV aus Altersgründen verlassen werden. Die Stellenbesetzung im öffentlichen Dienst leidet aber unter der hohen Konkurrenz mit der Privatwirtschaft. In Zeiten des Personalbedarfs verliert die öffentliche Hand, und damit auch die WSV, hier den Anschluss. Hinzu kommen absurd lange Stellenbesetzungsverfahren, in denen die meisten Bewerber\*innen abspringen, bevor es zu einer Vertragsunterzeichnung kommt. Dies betrifft auch Kolleg\*innen, die bereits Teil der Belegschaft der WSV sind: Auszubildende können sich nicht darauf verlassen, nach ihrer bestandenen Ausbildung übernommen zu werden. Teilweise bangen sie bis zum letzten Ausbildungstag, ob sie danach befristet auf zwei Jahre weiter bei der WSV bleiben können. Und das obwohl sie sehen, dass die Aufgabendichte wächst, die Beschäftigtenstruktur überaltert und Stellen unbesetzt bleiben.

Die im Antrag angesprochenen 160 unbesetzten Stellen sind demnach nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Dass im Antrag Qualifizierungsmaßnahmen angesprochen werden, ebenso wie eine Strategieentwicklung gegen den Fachkräftemangel, sind notwendige, aber nicht ausreichende Schritte. Damit die Beschäftigten der WSV ihre verkehrlichen und ökologischen Aufgaben sachgerecht und zeitnah erfüllen können, muss der Bund ausreichend Stellen schaffen, Qualifizierung innerhalb der WSV erleichtern und die Zahl der Ausbildungsplätze deutlich erhöhen! Um die geschaffenen Stellen mit entsprechend qualifiziertem Personal besetzen zu können, muss der Bund als attraktiver Arbeitgeber marktübliche Löhne und Gehälter anbieten, die dem Wettbewerb mit der Privatwirtschaft Stand halten. Dabei sind tarifliche Lösungen der richtige Weg, um den Arbeitgeber Bund dauerhaft attraktiver zu machen. So gewinnt man neue Kolleg\*innen!

## II.

Auch mit Blick auf die (private) Binnenschifffahrt stellen wir fest, dass diese zwar für die deutsche Wirtschaft von großer Relevanz ist, aber im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern eine deutlich geringere öffentliche und politische

Aufmerksamkeit genießt. Während Eisenbahn und Lkw in ganz Deutschland täglich sichtbar und erfahrbar sind, beschränkt sich die Wahrnehmbarkeit der Binnenschifffahrt auf die Wasserstraßen und ihre Umgebung, wobei hier der Rhein die zentrale Rolle spielt.

Im Jahr 2022 wurden in der Binnenschifffahrt 182,4 Millionen Tonnen Güter transportiert, das war gut die Hälfte des Anteils der Transporte per Eisenbahn (358,8 Millionen Tonnen), während der Gütertransport mit Lkw mit 3,1 Milliarden Tonnen mit weitem Abstand den größten Anteil ausmacht. Dabei gilt der Transport per Schiff im Verhältnis zur einzelnen Ware als das klar umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Im Sinne der Erreichbarkeit der Klimaschutzziele wäre also eine Steigerung des Anteils der Schifffahrt am gesamten Güterverkehr wünschenswert und notwendig.

Tatsächlich jedoch geht das per Binnenschiff transportierte Aufkommen weiter zurück und hat im vergangenen Jahr ein neues Allzeittief erreicht. Gegenüber dem Vorjahr sank die transportierte Gütermenge um zehn Millionen Tonnen, was einem Rückgang von 5,9 Prozent entspricht. Damit liegt das Volumen um 16,3 Prozent unter dem Wert von 2019, vor Beginn der Corona-Krise, und sogar um 25,9 Prozent unter dem Wert von 1990.

Mit dieser Entwicklung korrespondiert die Entwicklung der Unternehmens- und Beschäftigtenzahlen. 2022 waren in der Binnenschifffahrt noch 671 Unternehmen tätig, womit sich der Konzentrationsprozess der vergangenen Jahre fortsetzt: Innerhalb von vier Jahren ist die Zahl am Markt tätiger Unternehmen von 784 (2018) auf 671 (2022) zurückgegangen, und sowohl beim fahrenden als auch beim Landpersonal ging die Zahl der Beschäftigten in diesem Zeitraum um mehrere hundert zurück. Zugleich jedoch stieg der Jahresumsatz von 1,6 Mrd. im Jahr 2018 auf 1,8 Mrd. Euro im Jahr 2022.

Trotz dieses Konzentrationsprozesses ist die Branche noch durch kleine und mittlere Unternehmen geprägt, die im Durchschnitt (Stand: 2022) drei Schiffe betreiben und über neun Beschäftigte verfügen, von denen zwei an Land und sieben an Bord tätig sind. Das bedeutet, dass wirtschaftliche Krisen, Sperrungen von Wasserstraßen – siehe Punkt I – oder auch bestimmte politische Entscheidungen -- zu nennen wäre dabei als Beispiel die zum Jahreswechsel ins Spiel gebrachte Abschaffung der Steuerbefreiung für Gasöl in der Binnenschifffahrt – einschneidende und ggf. nicht mehr zu korrigierende Auswirkungen haben können, weil in der Folge eine Vielzahl an kleinen und mittleren Unternehmen den Überlebenskampf zu verlieren droht. Als Belastung nehmen insbesondere kleinere Unternehmen der Güterbinnenschifffahrt auch den Mangel an Liegeplätzen und die für diese erhobenen hohen Gebühren wahr.

Auch zu dieser Frage finden wir im Antrag der Unionsfraktion nur unzureichende Antworten. Ein Beklagen des Fachkräftemangels ohne konkrete Maßnahmen zur Förderung von Ausbildung und Beschäftigung sowie zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Kolleginnen und Kollegen ist nutzlos. Es kommt darauf an, die Berufe in der Binnenschifffahrt durch eine Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie der Einkommen der Beschäftigten auch gegenüber Landberufen attraktiver zu machen. Ein Schritt in die richtige Richtung wäre die generelle Erleichterung der Allgemeinverbindlicherklärung von Tarifverträgen. Im Bereich der Binnenschifffahrt käme dafür der zwischen ver.di und dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) abgeschlossene Vergütungstarifvertrag für die deutsche Güterbinnenschifffahrt in Frage.

Schon 2004 stellte ver.di in einer Analyse der Bedingungen in der Binnenschifffahrt fest: „Viele Prognosen sagen voraus, dass der Binnenschifffahrt, den Reedereien wie Partikulieren, zur Bewältigung ihrer Aufgaben in Zukunft qualifiziertes Personal und insbesondere der eigene Nachwuchs fehlen wird. Politisch gesetzte Rahmenbedingungen, die wirtschaftlich und sozial ausgewogen sind, könnten hier ein Weg aus der aktuellen Misere sein.“

Rückblickend müssen wir feststellen, dass die Politik dieser Aufgabe nicht gerecht geworden ist. Die von der gegenwärtigen Bundesregierung Medienberichten zufolge geplante Kürzung der Ausbildungsförderung im Bereich der Binnenschifffahrt wird die Lage noch weiter verschärfen und wird von uns deshalb entschieden abgelehnt. Auch eine Absenkung der Ausbildungsstandards weist in die falsche Richtung. Eine Ausbildung etwa, die umfassende Kenntnisse einer Fremdsprache schon zu Beginn der Lehrzeit voraussetzt, stellt neue Hürden für interessierte Jugendliche dar und führt somit zu einem weiteren Rückgang des maritimen Know-hows in Deutschland.

Im Bereich der Binnenhäfen ist es nicht hinnehmbar, dass hier teilweise Dumpinglöhne gezahlt werden, die deutlich unter den Entgelten in den Seehäfen liegen – obwohl zum Beispiel beim Be- und Entladen der Feederschiffe kein echter Unterschied in der Tätigkeit zwischen Binnen- und Seehäfen besteht. Auch in den Binnenhäfen brauchen wir sichere und tarifvertraglich geregelte Arbeitsplätze.

Wenn auch in anderer Form als im Bereich der Seeschifffahrt erleben wir auch in der Binnenschifffahrt, dass Reeder durch Ausflagen versuchen, sich bundesgesetzlichen Regelungen zu entziehen. Auf deutschen Binnenwasserstraßen wird nur rund ein Drittel der Waren von Schiffen unter deutscher Flagge transportiert, zwei Drittel von Schiffen unter ausländischer Flagge, vor allem unter der der Niederlande. Zum Teil ist dies durch den grenzüberschreitenden Verkehr zu erklären, doch selbst beim Verkehr innerhalb Deutschlands nutzen die Schiffseigner zu etwa einem Drittel Schiffe unter ausländischer Flagge. Das erschwert u.a. die Kontrolle der Einhaltung auch für die Besatzungen dieser Schiffe geltender Bestimmung, etwa der Zahlung des gesetzlichen Mindestlohns oder die Einhaltung vorgeschriebener Höchstarbeitszeits- und Mindestruhezeiten.

Vor allem aus dem Bereich der Flusskreuzfahrten liegen uns Berichte von Beschäftigten vor, die weit über den offiziellen Schichtplan hinaus arbeiten müssen und so statt der vorgesehenen acht oft mehr als 11 Stunden am Tag arbeiten müssen. Die so anfallenden Überstunden werden oft nicht bezahlt. Hier sind häufigere und gründlichere Kontrollen durch die Behörden dringend notwendig. Doch selbst bei akuten Fällen ist es für die Betroffenen oft nur schwer möglich, die zuständigen Stellen zu erreichen und zum Eingreifen zu Veranlassen.

Zudem wurden ursprünglich deutsche Binnenschifffahrtsunternehmen nach Luxemburg verlagert, u.a. um auf diese Weise Sozialabgaben zu sparen. Auch wenn dies für die einzelnen Beschäftigten kurzfristig monetäre Vorteile mit sich bringen konnte, fielen sie auf diese Weise aus dem deutschen Sozialversicherungssystem heraus. Die – vor allem größeren – Unternehmen entzogen sich der Tarifbindung und verschafften sich Wettbewerbsvorteile gegenüber kleineren und loyal zur deutschen Flagge bleibenden Reedereien und Partikulieren.

Wir brauchen in der gesamten Schifffahrt ein Umsteuern hin zu einer Stärkung der deutschen Flagge, sowohl in der See- als auch in der Binnenschifffahrt. Dazu gehört, die vom Haushaltsausschuss des Bundestages bereits 2023 beschlossene Vorschrift, dass Schleppschiffe auf Bundeswasserstraßen die Bundesflagge führen müssen, endlich als Gesetz umzusetzen.

Zudem sind in der gesamten Transportbranche EU-weite Regelungen notwendig, die die Praxis des Subunternehmertums, der Ausbeutung von Beschäftigten sowie des missbräuchlichen Ausnutzung der unterschiedlichen nationaler Gesetzgebung durch transnational agierende Unternehmen einschränken bzw. verhindern.

Die Binnenschifffahrt und ihre Beschäftigten verdienen in all ihren Bereichen größere Aufmerksamkeit aus Politik und Gesellschaft, um das notwendige Know-how in unserem Land zu bewahren und zurückzugewinnen.

Lea Herzig  
Gewerkschaftssekretärin

André Scheer  
Gewerkschaftssekretär