

Stellungnahme der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und des Deutschen Gewerkschaftsbundes

**zum Antrag der Fraktion der CDU im Niedersächsischen Landtag
„Binnenschifffahrt stärken – Infrastruktur erhalten, modernisieren und ausbauen“ (Drucksache 19/8543)**

Stand März 2026

Herausgeber:

ver.di Landesbezirk Niedersachsen-Bremen

Landesfachbereich öffentliche und private Dienstleistungen, Sozialversicherung und Verkehr

Goseriede 10

30159 Hannover

DGB Bezirk Niedersachsen - Bremen - Sachsen-Anhalt

Otto-Brenner-Str. 1

30159 Hannover

verantwortlich:

Dr. Imke Hennemann-Kreikenbohm, Fachgruppen Bund und Länder, Kommunalverwaltung,
ver.di Landesbezirk Niedersachsen-Bremen

Johannes Grabbe, Abteilung Wirtschaft, Umwelt, Europa, DGB-Bezirk Niedersachsen – Bremen – Sachsen-Anhalt

Mitgliedsgewerkschaften des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB):

- IG Bauen-Agrar-Umwelt
- IG Bergbau, Chemie, Energie
- EVG - Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
- Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft
- IG Metall
- Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten
- Gewerkschaft der Polizei
- ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

ver.di und der DGB bedanken sich für die Gelegenheit, zu dem Antrag „Binnenschifffahrt stärken – Infrastruktur erhalten, modernisieren und ausbauen“ der niedersächsischen Landtagsfraktion der CDU (Drucksache 19/8543) Stellung nehmen zu können. Gerne legen wir unsere Punkte in einer gemeinsamen Stellungnahme dar.

Vorbemerkung

Seit Jahrzehnten investiert Deutschland weniger in die Infrastruktur als die anderen Länder in der Europäischen Union,¹ woraus sich stark angewachsene Investitionsbedarfe ergeben.² Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften weisen seit langer Zeit vehement auf diesen gravierenden Investitionsstau und seine Folgen für die Daseinsvorsorge, den sozialen Zusammenhalt und die wirtschaftliche Entwicklung hin. In Folge der Schuldenbremse ist ein fataler Substanzverzehr öffentlicher Infrastruktur zu Lasten nachfolgender Generationen festzustellen. Eine deutliche Ausweitung der öffentlichen Investitionen ist deshalb richtig und wichtig.

Dies ist auch mit Blick auf die Binnenschifffahrt zu konstatieren. 173,8 Mio. Tonnen Güter werden auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert,³ mit über 20 Mio. Tonnen Güterumschlag lag Niedersachsen im Jahr 2024 dabei auf Platz drei der deutschen Bundesländer.⁴ Gerade beim Transport von Massengütern ist die Binnenschifffahrt

unverzichtbar. Die Binnenschifffahrt ist ein zentraler Teil von Logistikketten zwischen Seehäfen und Hinterland und bindet gerade in den Bereichen wie Grundstoffindustrie, Chemieindustrie und Stahlerzeugung diverse Industriestandorte logistisch an und stellt hier die Versorgungssicherheit her. Eine zukunftsfähige Binnenschifffahrt ist für Wertschöpfung, Produktion und Beschäftigung von hoher Bedeutung. Entsprechende Investitionen in die Wasserwege, Kanäle, Schleusen und die Schiffe selbst sind deshalb notwendig. Eine leistungsfähige Binnenschifffahrt ist dabei auch mit Blick auf den Klimaschutz bedeutsam. Zum einen bieten sich in diesem Kontext wichtige Gütergruppen – etwa Biomasse, Wasserstoff und Recyclinggüter – für den Transport auf den Binnenwasserwegen an. Darüber hinaus bieten die Wasserwege vergleichsweise große Transportkapazitäten und sind ein relativ emissionsarmer Transportweg, zumal zukünftig auch klimafreundlichere Antriebsarten in der Binnenschifffahrt zum Einsatz kommen können.⁵

Vor diesem Hintergrund nehmen wir zum vorliegenden Antrag wie folgt Stellung:

ver.di und der DGB begrüßen grundsätzlich das Bekenntnis zu Investitionen und einer zukunftsfähigen Binnenschifffahrt im vorliegenden Antrag der CDU-Fraktion. Allerdings kritisieren wir, dass der Antrag den zentralen strukturellen Engpass,

¹ Rösel, F. / Wolffson, J., 2022: Chronischer Investitionsmangel – eine deutsche Krankheit. In: Wirtschaftsdienst, Heft 7, Juli 2022, 102. Jahrgang.

² Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) und das Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) beziffern die Notwendigkeit von zusätzlichen öffentlichen Investitionen in einer Größe von 600 Mrd. Euro in den nächsten 10 Jahren. Vgl.: Dullien, S. / Gerards Iglesias, S. / Hüther, M. / Rietzler, K., 2024: Herausforderungen für die Schuldenbremse:

Investitionsbedarfe in der Infrastruktur und für die Transformation. IMK Policy Brief Nr. 168.

³ Statistisches Bundesamt, 2025: Pressemitteilung 114.

⁴ Statistisches Bundesamt, 2025: Güterverkehrstatistik der Binnenschifffahrt. Dezember 2024.

⁵ Vgl. hierzu Göbel, A. et al., 2025: Binnenschifffahrt im Wandel – Rückgrat der Versorgung der energieintensiven Großindustrien. Wasserstoff-Leitprojekt TransHyDE, 11/2025.

den Personalmangel in den zuständigen Behörden, weitgehend ausblendet.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltungen des Bundes arbeiten bereits seit Jahren an der Belastungsgrenze. Offene Stellen können vielfach nicht zeitnah oder nicht mit ausreichend qualifiziertem Personal besetzt werden. Gleichzeitig steigen die Anforderungen, sei es durch zusätzliche Auflagen, komplexere Genehmigungsverfahren, Digitalisierungsvorhaben oder ambitionierte Infrastrukturprogramme.

Vor diesem Hintergrund wirkt der CDU-Antrag einseitig. Er formuliert weitreichende Erwartungen an Beschleunigung, Effizienzsteigerung und Ausweitung von Maßnahmen, ohne jedoch schlüssig darzulegen, mit welchem Personal diese zusätzlichen Aufgaben bewältigt werden sollen. Digitalisierung ersetzt keine Fachkräfte im Außendienst, keine Ingenieurinnen und Ingenieure, keine Wasserbauingenieurinnen und Wasserbauer und kein Verwaltungspersonal. Im Gegenteil: Digitale Prozesse müssen entwickelt, betreut und dauerhaft gepflegt werden. Auch dafür braucht es qualifiziertes Personal.

ver.di und der DGB kritisieren, dass der Antrag zwar höhere Zielmarken setzt, aber die strukturellen Voraussetzungen nicht mitdenkt. Wer mehr Projekte, schnellere Verfahren und eine intensivere Unterhaltung der Wasserstraßen fordert, muss auch sagen, wie Ausbildungskapazitäten gestärkt, Stellen attraktiver gestaltet und dauerhaft finanziert werden sollen.

Ohne eine verbindliche Personalstrategie bleibt der Antrag aus unserer Sicht ein politisches Wunschprogramm. Die Realität in den Behörden zeigt jedoch: Nicht fehlender Wille, sondern fehlende Fachkräfte sind derzeit der limitierende Faktor. Es sollten keine Erwartungen geweckt werden, die in der Praxis nicht erfüllbar sind.

ver.di und der DGB fordern daher:

1. Verbindliche Personaloffensive

Aufnahme eines konkreten Stellenaufwuchses mit klarer zeitlicher Perspektive.

2. Ausbildungs- und Nachwuchsstrategie

Ausbau von Ausbildungs- und dualen Studienplätzen im wasserwirtschaftlichen und technischen Bereich sowie eine gezielte Nachwuchsgewinnung.

3. Realistische Projektplanung

Koppelung zusätzlicher Aufgaben und Projekte an nachweislich vorhandene personelle und finanzielle Ressourcen.

4. Regelmäßiges Monitoring

Einführung eines transparenten Berichtswesens zur Personalsituation, um Engpässe frühzeitig zu erkennen und gegensteuern zu können.

Darüber hinaus weisen ver.di und der DGB darauf hin, dass die Bundeswasserstraßen in der Zuständigkeit des Bundes liegen. Das Land Niedersachsen kann und sollte sich jedoch über das zuständige Bundesministerium sowie im Bundesrat aktiv für eine angemessene personelle und finanzielle Ausstattung einsetzen.

Abschließend gilt: Wasserstraßen, unabhängig davon, ob es sich um landeseigene oder Bundeswasserstraßen handelt, können im Interesse der Binnenschifffahrt, der Industrie und der gesamten Wirtschaft nur dann leistungsfähig betrieben werden, wenn ausreichend qualifiziertes Personal zur Verfügung steht. Ohne Fachkräfte keine funktionierende Infrastruktur.