



Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Verantwortlich:
Jens Schwanen
Tel. (02 03) 8 00 06-61
Fax (02 03) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

10. September 2019

BDB kritisiert Haushaltsentwurf 2020 der Bundesregierung

Absenkung des Etats für die Bundeswasserstraßen ist unverständlich

In dieser Woche wird im Bundestag der Haushaltsentwurf der Bundesregierung für das Jahr 2020 beraten. Die Debatte der Abgeordneten über den Einzelplan 12 (Verkehr) ist für kommenden Donnerstag vorgesehen. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) erklärt hierzu:

Der Etatansatz für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle sinkt im Vergleich zum Jahr 2019 und ist nun mit rund 708 Mio. Euro veranschlagt. Die „finanzwirksamen Schwerpunkte“, so die Regierung, sollen „in der Substanzerhaltung und Erneuerung der vorhandenen Infrastruktur in Verbindung mit einer qualitativen Verbesserung“ liegen. Fraglich ist, wie das vor dem Hintergrund der dringend anstehenden Erhaltungsmaßnahmen im überalterten und sanierungsbedürftigen Anlagenbestand gelingen soll. Der im Jahr 2016 veröffentlichte Netzzustandsbericht des Bundesverkehrsministeriums nennt eine jährliche Mindestinvestitionssumme von rd. 900 Mio. Euro für den Erhalt des Bestandes – die zwischenzeitlich entstandenen Kostensteigerungen sind hier noch nicht berücksichtigt. Im entsprechenden Einzeltitel des Haushaltsentwurfes erklärt die Regierung recht lapidar: „*Weniger wegen Anpassung an den Bedarf*“. Der Bedarf ist jedoch ungleich höher und beträgt mindestens 1,2 Milliarden Euro pro Jahr, wenn die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wie etwa am Mittelrhein, Untermain, im westdeutschen Kanalgebiet, an Neckar und Mosel tatsächlich realisiert werden sollen. Zu vermuten ist daher, dass der Bund die Investitionen in die Bundeswasserstraßen an den Personalmangel in der Verwaltung anpasst: Es fehlen immer noch Hunderte von Fachplanungsingenieuren in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Umso erstaunlicher ist, dass sich im Haushaltsentwurf keine Ansätze für eine ausreichende Zahl zusätzlicher Personalstellen in der WSV finden lassen.

„Es liegt auf der Hand, dass der Haushaltsentwurf überarbeitet werden muss. Es ist schade, dass das Parlament nun korrigieren muss, was die Regierung zuvor versäumt hat, nämlich endlich einen vernünftigen Haushalt vorzulegen, mit dem die Schifffahrt in Deutschland nach vorne gebracht wird. Es gibt hierzu klare Verabredungen zwischen dem Schifffahrts- und Hafengewerbe, der verladenden Industrie und dem Bundesverkehrsministerium, die im ‚Masterplan Binnenschifffahrt‘ nachgelesen werden können“, erklärt BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg).

Bei aller Freude über Master- und 8-Punkte-Pläne, Schleusen-Gipfel, gemeinsame Fototermine und Visionen zur digitalisierten Schifffahrt – der Alltag auf den über Jahrzehnte vernachlässigten Wasserstraßen sieht im Sommer 2019 so aus: Unterspülte Wehre drohen zu brechen, Wasser muss deshalb aus der Elbe und den Kanälen abgelassen werden, so dass der Schiffsverkehr im Norden Deutschlands über Tage komplett still steht. Kurz darauf melden sich dort die WSV-Mitarbeiter krank oder gehen in den Urlaub – erneut ruht der Verkehr auf den norddeutschen Kanälen, diesmal wegen „*Personalmangel*“. Der bereits seit Mai 2018 gesperrte zweite Trog am Schiffshebewerk Scharnebeck bei Lüneburg – ein die Schifffahrt seit Jahren massiv beeinträchtigendes Nadelöhr am Elbeseitenkanal – ist wegen massiver Betonschäden bis mindestens März 2021 nicht nutzbar. Die Wiedereröffnung war ursprünglich für Juni 2020 geplant. Anfang Sep-

tember fällt unplanmäßig die komplette Schleusungsschicht am Main aus. Begründung: „*Personalmangel*“. Und am Wesel-Datteln-Kanal müssen Schiffe noch über Jahre beim Schleusen von Festmachern vertäut werden, weil die verrotteten Nischenpoller in den Schleusen nicht mehr benutzt werden dürfen. Es muss bezweifelt werden, dass die Regierung die Dramatik der Situation für die Schifffahrt wirklich verstanden hat.

Bildunterschrift:

So wie hier in Berlin-Mitte muss die Regierung bundesweit massiv in den Wasserbau investieren. Doch statt der erforderlichen über eine Milliarde Euro pro Jahr reduziert der Bund den Etat für Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen im kommenden Jahr auf rund 708 Mio. Euro.

Über den BDB e.V.:

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) setzt sich für die verkehrs- und gewerbepolitischen Interessen der Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen ein. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin vertritt seine Mitglieder außerdem in sämtlichen arbeits- und sozialrechtlichen sowie bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Er ist Gründungsmitglied des Europäischen Schifffahrtsverbandes EBU. Mitglieder des BDB sind Reedereien, Genossenschaften und Partikuliere, nationale und internationale See- und Binnenhäfen, wissenschaftliche Einrichtungen, Verbände sowie gewerbenahe Dienstleistungsunternehmen. Mit dem Schulschiff „Rhein“ betreibt der BDB eine europaweit einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Schifffahrts- und Hafengewerbe.