



Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Verantwortlich:
Jens Schwanen
Tel. (02 03) 8 00 06-60
Fax (02 03) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

15. November 2022

Haushaltsausschuss nickt Etat Kürzung bei Flussausbaumaßnahmen ab

Politische Lippenbekenntnisse lösen keine Verkehrs- und Umweltprobleme

Es bleibt bei dem finanziellen Drama, das sich bereits im Haushaltsentwurf der rot-gelb-grünen Ampel-Regierung abzeichnete: Der Etat für die Bundeswasserstraßen reicht im kommenden Jahr bei Weitem nicht aus, die notwendigen Erhaltungs- und Ausbauinvestitionen an den Flüssen und Kanälen vorzunehmen. In beispielloser Weise wurde von den Regierungsfractionen im Haushaltsausschuss des Bundestages die Chance vertan, die klimapolitische Wende für mehr Güterverkehr auf dem Wasser einzuleiten.

Der Haushaltsausschuss hat am 10. November die von Bundesfinanzminister Christian Lindner und Bundesverkehrsminister Volker Wissing (beide FDP) vorgesehene Kürzung des Etats für Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen um 350 Mio. Euro für das Jahr 2023 abgenickt. Es stehen damit nur noch rund 594 Mio. Euro zur Verfügung – den aktuellen Niedrigwasserereignissen, den dramatisch gestiegenen Baukosten und der zunehmend auffälligen Wasserstraßeninfrastruktur zum Trotz. In Luft aufgelöst haben sich die Ankündigungen aus dem Bundesverkehrsministerium, dass die für klimaschonende Verkehrsträger bereitgestellten Mittel im sog. 3. Entlastungspaket der Bundesregierung zumindest teilweise den Wasserstraßen zu Gute kommen: Die kompletten 1,5 Mrd. Euro werden in den kommenden drei Jahren ausschließlich in die Schiene investiert.

Die Binnenschifffahrtsbranche und deren Kunden aus Wirtschaft und Industrie hatten erwartet, dass der Ausschuss die durch nichts zu begründende Etat Kürzung korrigiert, und dass die Ausbaumittel mindestens auf dem gegenwärtigen Niveau von 909 Mio. Euro gehalten werden. Als bestenfalls „pflaumenweich“ ist der zusätzlich getroffene Beschluss der Haushälter zu bezeichnen, dass das Bundesverkehrsministerium bei Straße und Schiene im Laufe des nächsten Jahres ggf. Einsparungen vornehmen darf, um die so gewonnenen Mittel – allerdings gedeckelt bis maximal 250 Mio. Euro – zusätzlich in die Wasserstraßeninfrastruktur investieren zu dürfen.

BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg) erklärt hierzu:

„Mit diesen Beschlüssen stehen für flussbauliche Maßnahmen nur zwei Drittel der aktuell verfügbaren Mittel gesichert zur Verfügung. Ob, wann und wie viel zusätzliche Mittel sich durch die vorgeschlagenen Einsparungen in den Nachbarressorts generieren lassen, steht in den Sternen. Sicher ist nur, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung auf dieser Basis bis auf Weiteres keine größeren Ausschreibungen für Planungs- und Baumaßnahmen vornehmen kann. Die von der Regierung versprochene Wende hin zu schnellerem Planen und Bauen – sei es am Mittel- und Niederrhein, an der Donau, am Elbe-Seitenkanal oder an der Küste – findet so nicht statt. Der 2023er-Haushalt der ‚neuen‘ rot-gelb-grünen Bundesregierung ist infrastrukturpolitisch ein Desaster und enttäuscht über alle Maßen. Die große Chance, durch reichlich zur Verfügung stehende zusätzliche Finanztöpfe – Stichwort Klimaschutz Sofortprogramm, 3. Entlastungspaket – die klimapolitisch notwendige Wende einzuleiten, wurde in beispielloser Weise vertan. Wissing's Etat fällt nun sogar noch um 62 Mio. Euro hinter den 2021er-Etat seines Amtsvorgängers Andreas Scheuer zurück“.

Scheinbar wurde in Berliner Regierungskreisen die Versorgungskrise aufgrund der verheerenden Niedrigwasserphasen verdrängt, und es wurde immer noch nicht verstanden: Was die Schifffahrt und deren Kunden brauchen, ist ausreichendes Geld für den planungssicheren und schnellen Ausbau der

Flüsse und Kanäle in einer insgesamt überalterten Infrastruktur, die in Teilen so marode ist, dass tagtäglich mit dem Zusammenbruch von Anlagen gerechnet werden muss. Was keiner braucht, sind Lippenbekenntnisse: Wer Verkehre auf das Wasser verlagern und damit einen wichtigen Beitrag für mehr Klimaschutz in Deutschland und Europa leisten will, darf nicht nur die Vorzüge dieses Verkehrsträgers in Pressemitteilungen und Bundestagsdebatten loben. Er bzw. sie muss auch dafür sorgen, dass die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen. Ein Beschluss des Inhalts, dass man bei Dritten im Verkehrsetat Einsparungen vornehmen möge, um so die erforderlichen Mittel für die Wasserstraßen zu gewinnen, straft die klimapolitischen Absichtsbekundungen Lügen.

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.