

Der Binnenschifffahrt in Deutschland drohen drastische Kürzungen bei den Fördermitteln.



Martin Heying

Drastische Kürzungen

Nach der Übermittlung der Anmeldungen des BMDV für den Bundeshaushalt 2025 an das BMF ist es wohl so, dass es zu drastischen Kürzungen bei der Aus- und Weiterbildungsbeihilfe für die Binnenschifffahrt und beim Flottenmodernisierungsprogramm kommen wird.

Nachfolgend haben wir einen Brandbrief abgedruckt, verfasst vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), Bundesverband der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt e.V. (BDS), Mittelständische Personenschifffahrt e.V. (MPSeV) und dem Deutschen Fährverband e.V. (DVF). Der Brief wurde Anfang Mai an die zuständigen Abgeordneten im Haushaltsausschuss übersandt. Darin formulierten die genannten Verbände die Bitte an die MdB, bei den im Herbst anstehenden Beratungen für den Bundeshaushalt 2025 die Belange der Binnenschifffahrt zu wahren und sich für eine Beibehaltung der Fördermittel in der heute gegebenen Höhe einzusetzen.

Sehr geehrte Frau Dr. Piechotta, sehr geehrte Herren,
Bundesverkehrsminister Volker Wissing plant, die Mittel im Bundeshaushalt (Kapitel 1210) für die Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt und der Förderung zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen ab dem Jahr

2025 drastisch zu reduzieren. Diese Information haben wir aus dem Bundesverkehrsministerium erhalten.

Besonders gravierend sind die vorgesehenen Kürzungen im Bereich der Aus- und Weiterbildungsförderung. Diese soll bereits ab 2025 von derzeit 6,8 Mio. Euro p.a. auf 4,4 Mio. Euro p.a. reduziert werden. Diese Kürzung um 2,4 Mio. Euro bedeutet, dass rund 30 Ausbildungsverhältnisse weniger pro Jahr gefördert werden können.

Diese Kürzungen sind eine Katastrophe für die Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt, wo der Personal-mangel mittlerweile so heftige Spuren hinterlässt, dass Schiffe aus der Fahrt genommen werden müssen, weil keine Mannschaft für den Schichtwechsel an Bord zur Verfügung steht. Die Branche benötigt dringend Nachwuchs, um dem Fehlen der Arbeitskräfte zu begegnen, und sie investiert deshalb in die Ausbildung. Darüber hinaus wurden gerade erst mit großen Anstrengungen die Berufe neu geordnet, um die duale Ausbildung zu stärken. Der Beruf des Binnenschifffahrtskapitäns ist

hinzugekommen, um auch junge Leute mit höherem Schulabschluss für die Branche zu gewinnen. Ohne die finanzielle Unterstützung des Bundes ist es den kleinen Unternehmen, die überwiegend als Familienbetriebe tätig sind, jedoch häufig nicht möglich, Ausbildungsverträge abzuschließen. Deshalb wird das Programm von den Unternehmen intensiv in Anspruch genommen. Und deshalb muss die Förderung dringend in unveränderter Höhe fortgesetzt werden.

Einem regelrechten Kahlschlag kommen die Kürzungen bei der Förderung zur Modernisierung der Binnenschiffsflotte gleich: Im Jahr 2025 soll das Programm um 10 Mio. Euro gekürzt werden, im Jahr 2026 um weitere 10 Mio. Euro. 2028 sollen dann in Summe nur noch 8 Mio. Euro zur Verfügung stehen. Die vorgesehenen Mittel werden zukünftig gerade noch ausreichen, die geförderten Großvorhaben der Vorjahre zu finanzieren. Neue Vorhaben werden sich also de facto nicht mehr realisieren lassen. Der erfolgreich eingeläutete Prozess hin zu einer möglichst klimaneutralen und niedrigwasseroptimierten Binnenschiffahrt, die sich in digitalisierte Logistikprozesse integrieren lässt, kommt damit zum Erliegen.

Das Bundesverkehrsministerium lässt bei diesem Zusammenstreichen der Mittel außer Acht, dass die Unternehmer in der Binnenschiffahrt die sehr kostenintensiven Maßnahmen zur klimaschonenden Erneuerung der Flotte aus eigenen Mitteln nicht stemmen können. Wenn die Regierung die selbstge-

steckten Ziele des Klimaschutzes und der Verkehrswende erreichen will, muss die Verlagerung des Verkehrs auf das Wasser und damit auf eine funktionierende Güterschiffahrt erfolgen. Auch der Wassertourismus in Deutschland ist auf eine moderne „Weiße Flotte“ mit klimaneutralen Antrieben angewiesen. Die Fahrgastschiffahrt hat in den vergangenen Jahren eine regelrechte Vorreiterrolle bei der Etablierung technischer Innovationen an Bord eingenommen, etwa im Bereich der elektrischen Antriebe. Das gilt auch für die Fähren, die in Deutschland eine wichtige Funktion z.B. im Bereich des ÖPNV übernehmen.

Diese Entwicklungen wären ohne die Modernisierungsförderung nicht möglich gewesen, und es wäre in unseren Augen fatal, wenn dieser Prozess nun zum Stoppen käme.

Wir richten deshalb die herzliche Bitte an Sie, bei den im Herbst anstehenden Beratungen für den Bundeshaushalt 2025 die Belange der Binnenschiffahrt zu wahren und sich für eine Beibehaltung der Fördermittel in der heute gegebenen Höhe einzusetzen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zu Ihrer Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Jens Schwanen (Geschäftsführer BDB e.V.), Andrea Beckschäfer (Geschäftsführerin BDS Abt. Binnenschiffahrt e.V.), Karl Hofstätter (Vorsitzender Mittelständische Personenschiffahrt e.V.), Michael Maul (Vorsitzender Deutscher Fährverband e.V.)

hey

Anzeige



Der weltweit größte Binnenhafen

duisport 

duisport.de   