

Haushaltsrechnung

Nach dem Entwurf des Bundeshaushalts 2025 werden die beiden Förderprogramme für die Güter- und Fahrgastschifffahrt gekürzt – der Wasserstraßenetat steigt jedoch an. Der BDB zeigt sich enttäuscht von dem Beschluss der Bundesregierung.



Die Kürzung der Aus- und Weiterbildungsförderung wäre ein Schlag für die Branche, die dringend Nachwuchs benötigt.

Im Zuge der Erarbeitung des Bundeshaushalts 2025 hat die Bundesregierung beide Förderprogramme für die Güter- und Fahrgastschifffahrt reduziert. Dazu zählt die Aus- und Weiterbildungsförderung, die von 6,8 Millionen Euro pro Jahr auf 4,3 Millionen Euro gekürzt werden soll.

Die fehlenden 2,5 Millionen Euro führen dazu, dass rund 30 Auszubildende weniger pro Jahr gefördert werden können, kritisierte der BDB. Dies sei ein Schlag für die Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt, wo der Personal-mangel mittlerweile deutliche Spuren hinterlässt: „Die Branche benötigt dringend Nachwuchs, um dem Fehlen der Arbeitskräfte zu begegnen, und sie investiert deshalb in die Ausbildung“, sagte Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). „Ohne die finanzielle Unterstützung des Bundes ist es den kleinen Unternehmen, die

überwiegend als Familienbetriebe tätig sind, häufig nicht möglich, Ausbildungsverträge abzuschließen. Diese Einsparung bringt praktisch nichts für einen ausgeglichenen Staatshaushalt, richtet aber maximalen Schaden im Gewerbe an.“

Auch die Förderung zur Modernisierung der Binnenschiffsflotte wird im Entwurf zurückgeschraubt: Im Jahr 2025 soll das Programm auf 40 Millionen Euro und damit 10 Millionen Euro weniger als zuvor gekürzt werden. Der BDB fürchtet, dass damit die Entwicklung zu einer möglichst klimaneutralen und niedrigwasseroptimierten Binnenschifffahrt, die sich in digitalisierte Logistikprozesse integrieren lässt, zum Erliegen kommt. „Die Unternehmer in der Binnenschifffahrt können die sehr kostenintensiven Maßnahmen zur Modernisierung der Flotte aus eigenen Mitteln nicht stemmen. Es warten noch einige Schiffe auf eine nachhaltige Modernisierung“, sagte Schwanen. „Wenn die Regierung die selbstgesteckten Ziele des Klimaschutzes und der Verkehrswende erreichen will, muss sie den Verkehr auf das Wasser und damit auf eine funktionierende Güterschifffahrt verlagern.“

Im kommenden Jahr ist für den Etat für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen der Bundeswasserstraßen eine Zunahme von 69 Millionen Euro auf rund 794 Millionen Euro vorgesehen. „Dafür kann sich die für den Ausbau zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung im wahrsten Sinne des Wortes nichts kaufen“, merkte Schwanen an. „Dieser Anstieg deckt nicht mal die Baukostensteigerungen der letzten zwölf Monate ab. Diese liegt bei durchschnittlich 15 Prozent. Bei der Anhebung der Mittel handelt sich also um eine freundliche Geste der Regierung, aber auch nicht mehr.“ Es sei bekannt, hob Schwanen weiterhin hervor, dass allein der Substanzerhalt im Wasserstraßennetz circa 900 Millionen Euro pro Jahr koste. **db**

Anzeige

Driving Innovation and Sustainability

Ein Schiffsdesign setzt Maßstäbe: Diesel-elektrisch angetrieben, Future-Fuel-Ready, tiefgangoptimiert und Solarmodule für erneuerbare Energien an Deck – unser GMS HELIOS macht nachhaltige Lieferketten möglich.



Follow us

www.hgkshipping.de

