

Antrag

der Abgeordneten René Bochmann, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Barbara Benkstein, Dr. Malte Kaufmann, Jörn König, Tobias Matthias Peterka, Jan Wenzel Schmidt, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Binnenschifffahrt stärken – Binnenhäfen ertüchtigen

Der Bundestag wolle beschließen:

- I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:
 1. Die Binnenhäfen in den Bundeswasserstraßen sichern, gerade im Zusammenspiel mit den Seehäfen und der an den Bundeswasserstraßen angesiedelten Industrie, die Versorgung der Menschen und der Wirtschaft.
 2. Das garantiert den Wohlstand vieler Menschen, deren Beschäftigung und die Versorgungssicherheit in weiten Teilen Deutschlands. Unstrittig ist, dass die deutsche Industrie in großem Maßstab auf die Binnenschifffahrt angewiesen ist.
 3. Eine völlig veraltete Bundeswasserstraßen-Infrastruktur, marode Schleusen und Wehre werden zunehmend zum Hindernis für die Branche. Die Sanierung und der dringend nötige Ausbau der Bundeswasserstraßen-Infrastruktur dürfen nicht länger verzögert werden.
- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung dazu auf,
 1. ein Sanierungskonzept für die Bundeswasserstraßen-Infrastruktur inklusive eines dazugehörigen Finanzierungskonzepts vorzulegen;
 2. keinen weiteren Abbau von Personal sowohl in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) als auch in den Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltungen (WSV) zuzulassen und zusätzliche neue Wasserbauplanstellen zu schaffen;
 3. die Befahrensabgaben des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) dem aktuellen Ölpreis plus der von der EU ab 2024 beschlossenen CO₂-Abgabe (Emission Trading System, EU-ETS) für das Seefrachtgeschäft derart anzupassen, dass Reeder oder Charterer eine Befahrensabgabe zahlen müssen, die sich an der Kalkulation gegenüber dem Seeweg über das Skagerrak orientiert, wobei auf die Abschaffung sämtlicher CO₂-Bepreisungen schnellstmöglich hingewirkt werden soll;
 4. die Sanierung des NOK derart zu gestalten, dass er ohne jegliche Einschränkungen, bspw. die auf Grund des maroden Zustandes eingeführten Geschwindigkeitsbegrenzungen, wieder befahrbar ist;

5. die Übertragung der Elemente des LNG-Beschleunigungsgesetzes für Fernstraße und Schiene auch im Bundeswasserstraßenausbaugesetz zur Anwendung zu bringen;
6. das Gesamtkonzept Elbe gemäß des Staatvertrages zur Befahrbarkeit der deutschen Binnemelbe (Deutsch-Tschechisches Abkommen über die Unterhaltung und Entwicklung der internationalen Binnenwasserstraße Elbe) unter strikter Berücksichtigung umweltpolitischer Belange umzusetzen.

Berlin, den 6. Dezember 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Durch die unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/032-luksic-schiffahrt-am-nord-ostsee-kanal-entlasten.html> veröffentlichten Planungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr soll die Befahrungsabgabe, die Reedereien für die Nutzung des Nord-Ostsee-Kanals entrichten müssen, um 50 Prozent gesenkt werden. Hintergrund sind neben den gesamtwirtschaftlichen Mehrbelastungen im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine die zusätzlichen Kosten, die am NOK durch temporär höhere Entgelte für Lotsen und Kanalsteuerer entstehen, da ab dem 1. Juli 2023 im NOK eine einheitliche reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h für alle Schiffe gilt. Die verlängerten Durchfahrungszeiten führen zu längeren Arbeitszeiten und dadurch zu Mehraufwand und höheren Entgelten für Lotsen und Kanalsteuerer je Durchfahrt. Mit der temporären Absenkung der Befahrungsabgabe übernimmt nicht, wie angekündigt, der Bund diese zusätzlichen Kosten, sondern letztendlich der deutsche Steuerzahler. Die direkte Verbindung zwischen Nord- und Ostsee spart zwar Zeit und Geld, aber nicht das der Steuerzahler, sondern dass der Reeder, die entweder ohnehin im Ausland residieren oder, steuerlich begünstigt, ohnehin kaum Steuern zahlen. Auch die eingesparte Menge an CO₂-Emissionen, welche durch ausländische Schiffe nun nicht mehr am Skagerrak freigesetzt werden, gibt es nicht zum Nulltarif, denn das nunmehr im Kanal in Deutschland emittierte CO₂ fällt in Deutschland an. Dabei ist folgendes zu beachten: Wenn das Minderungsziel für 2030 um 10 Prozentpunkte auf mindestens 65 Prozent steigt, heißt das für Deutschland, derartige Emissionen bis zum Ende des Jahrzehnts gegenüber dem Jahr 1990 um 65 Prozent zu verringern.

Um die Reedereien in der aktuellen wirtschaftlichen Lage nicht zusätzlich zu belasten, soll die Befahrungsabgabe zunächst für drei Jahre halbiert werden, um damit die Kosten zu vergesellschaften. Dabei ist die Dauer der Sanierungsarbeiten noch völlig unklar. Die erklärte Absicht, dass die Absenkung der Befahrungsabgabe um 50 Prozent zunächst für drei Jahre gelten soll, lässt erahnen, dass die hälftigen Einnahmen, die sich 2022 auf 10,5 Mio. Euro beliefen, zumindest für 3 Jahre ausbleiben. Damit subventioniert der Steuerzahler die steuerbegünstigten Reeder direkt mit 31,5 Mio. Euro, damit diese sowohl ihre durch das Tempolimit erzeugten Mehrausgaben zugunsten der Lotsenbrüderschaften NOK1 und NOK2 als auch die Kanalsteuerer ersetzt bekommen.¹ Der deutsche Steuerzahler ist es jedoch, der durch die wirtschaftliche Lage und Regierungshandeln deutlich mehr in seiner Existenz bedroht ist als der steuerbegünstigte Reeder.²

¹ <https://www.spd-neustadtholstein.de/meldungen/finanzministerium-will-den-nord-ostsee-kanal-2021-mit-21-mio-euro-unterstuetzen/>

² <https://www.pressreader.com/germany/hamburger-morgenpost/20220312/281513639627971>