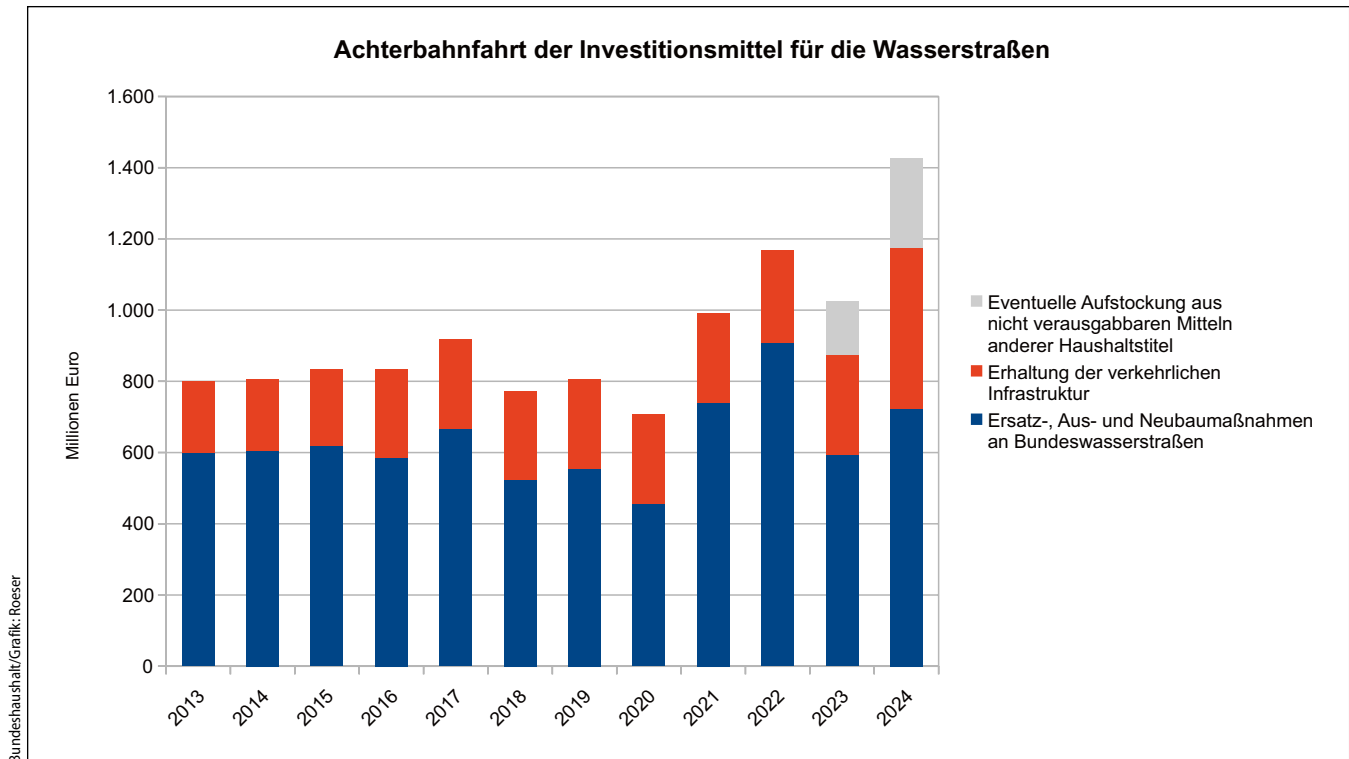




Ungewisser Investitionsetat

Auch 2024 wird es eine Zitterpartie um 250 Millionen zusätzliche Investitionsmittel für die Wasserstraße geben. Das geht aus dem Entwurf für den Bundeshaushalt 2024 hervor, der am 5. Juli vom Bundeskabinett verabschiedet wurde.

Laut Haushaltsentwurf können bis zu 250 Millionen Euro absehbar nicht verausgabbare Mittel aus dem Etat des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) dem Investitionsbudget für die Wasserstraße zugeschlagen werden. Dieselbe Konstruktion hatte der Bundestags-Haushaltsausschuss schon für 2023 ermöglicht, um die „Investitionsdelle“ für die Wasserstraßen-Infrastruktur 2023 zumindest teilweise zu kompensieren. Allerdings konnten bis zum 30. Juni 2023 nur 150 Millionen Euro aufgetrieben werden.

Der Haushaltsentwurf sieht vor, 2024 im zentralen Investitions-Haushaltstitel „Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen“ knapp 725 Millionen Euro bereitzustellen, rund 130 Millionen Euro mehr als 2023. Der Wert von 2022, als rund 909 Millionen Euro bereitstanden, wird damit allerdings erneut verfehlt.

Deutlich aufgestockt wird der vornehmlich für Baggerungen bestimmte Titel „Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur“, und zwar von 279 auf 450 Millionen Euro. Beide Titel sind gegenseitig deckungsfähig – Mehrausgaben bei einem Titel können durch Minderausgaben beim jeweils anderen Titel ausgeglichen werden. Davon ist 2022 reichlich Gebrauch gemacht worden: Für die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur wurden knapp



Matthias Roeser

Wasserstraßen-Infrastruktur ist nie „fertig“, sondern muss kontinuierlich erhalten werden – hier an der Spree in Berlin.

„Planbarkeit“ sieht anders aus

Mehr Geld für die Wasserstraße – das ist im Grundsatz nie von Schaden. Was der Bund jedoch seit 2017 im Wasserstraßenetat anrichtet, ist blankes Chaos. Von Dobrindts und Scheuers „Investitionshochlauf“ ist da nichts zu sehen, völlig erratisch fallen und steigen die Investitionssummen. Wie sollen Bauwirtschaft, WSV-Planungsabteilungen und Genehmigungsbehörden unter solchen Umständen vorausschauende Kapazitätsplanung betreiben? So hart es klingt: Selbst eine kontinuierlich gleichbleibende Investitionslinie wäre unter diesem Aspekt besser als die alljährliche Zitterpartie.

Völlig unbefriedigend ist auch, dass sich 2024 das Spiel mit „bis zu“ 250 Millionen zusätzlichen Investitionsmitteln wiederholen soll. Wenn irgendwann im späten Frühjahr oder Mitte des Jahres feststeht, ob das Geld zur Verfügung steht, sind die Messen eigentlich schon gesungen. Bis die Auftragsvergabe steht, ist die Bausaison schon fast zu Ende. Ob mit den Mitteln dann tatsächlich die dringendsten langfristigen Projekte angegangen werden oder nicht doch eher diejenigen, wo das Geld schnell noch bis Jahresende abfließen kann, darf sich jeder selbst ausrechnen. Der Ersatzbedarf der Wasserstraßen-Infrastruktur nimmt aber keine Rücksicht auf Zeitenwenden. Schwerpunktthema der kommenden Haushaltsdebatte sollte also neben „mehr Geld“ auch „mehr Verlässlichkeit“ sein.

Matthias Roeser

Deutlich aufgestockt werden die Zuschüsse für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV), und zwar von knapp 63 auf gut 77 Millionen Euro. Ebenso werden die notorisch überzeichneten Zuschüsse zum Erhalt von güterverkehrsrelevanten nichtbundeseigenen Eisenbahnen von 42,5 auf 66 Millionen Euro erhöht. Davon profitieren auch viele Hafenbahnen.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) zeigte sich vom niedrigen Mittelansatz für Wasserstraßen-Investitionen enttäuscht. „Die Bundesregierung hat im Mai 2023 auf eine Anfrage im Bundestag mitgeteilt, dass sie für die Wasserstraßen rund 1,7 Milliarden Euro benötigt und dass der geringe Mittelansatz im laufenden Jahr bereits ‚die Verschiebung und Streckung von Investitionsmaßnahmen‘ erfordert“, sagte Geschäftsführer Jens Schwanen. Er erinnerte gegenüber SUT daran, dass nach Expertenschätzungen rund zwei Milliarden Euro pro Jahr nötig wären, um die Alterung der Anlagen zu stoppen und den Erhaltungsrückstand aufzuholen.

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) sieht im Haushaltsentwurf Licht und Schatten. Gut sei die Aufstockung der KV-Förderung und der für Hafenbahnen relevanten Erhaltungsmittel. Im eigentlichen Wasserstraßenetat bleibe aber noch eine Lücke zum tatsächlichen Bedarf von zwei Milliarden Euro, sagte auch BÖB-Präsident Joachim Zimmermann. „Hier bauen wir auf die Unterstützung des Parlaments, in den Haushaltsverhandlungen im Herbst den Regierungsentwurf noch einmal zu verbessern – so wie bereits im vergangenen Jahr.“ Matthias Roeser

Anzeige

445 Millionen Euro verausgabt, obwohl nur 260 Millionen Euro eingeplant waren. Im Gegenzug flossen von den 909 Millionen für Ersatz, Aus- und Neubau lediglich 675 Millionen Euro tatsächlich ab.

Insgesamt steigen die Ausgaben im Wasserstraßenetat um 417 Millionen Euro auf 1,77 Milliarden Euro. Darin sind aber auch zum Beispiel Ausgaben für Fahrzeuge – vom Dienst-Pkw bis zum Eisbrecher –, für Hochbauten, Anlagenbetrieb, laufende Wartung, maritime Notfallvorsorge und Radwege an Wasserstraßen enthalten. Hier ist zu beobachten, dass die Haushaltsansätze den Ist-Ausgaben im Jahr 2022 angepasst werden sollen, also in den meisten Fällen steigen.

Mittelansätze für Förderprogramme teilweise höher

Unverändert bleibt der Mittelansatz für das „Förderprogramm Motoren und Modernisierung für die Binnenschifffahrt“ mit 50 Millionen Euro. Leicht gekürzt wird die Aus- und Weiterbildungsförderung, und zwar um 40.000 Euro auf 6,84 Millionen Euro.

Nicht recht nachvollziehbar ist, dass für digitale Testfelder an Wasserstraßen nur 4,5 Millionen Euro eingeplant sind, obwohl 2022 fast 5,3 Millionen Euro abgeflossen sind. Für digitale Testfelder in Häfen sind hingegen 15 Millionen Euro eingeplant, obwohl 2022 nur 2,5 Millionen Euro verausgabt wurden. Für die Förderprogramme Ihatec I/Ihatec II sind wie schon in diesem Jahr elf Millionen Euro vorgesehen.

Ebenso sind erneut zwei Millionen Euro Zuschüsse für die Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf die Wasserstraße eingestellt. Laut BMDV soll damit eine Anschubfinanzierung für GST-Shuttledienste geleistet werden. Die Förderrichtlinie wird noch in diesem Jahr erwartet.

Sightseeing machen wir ganz nebenbei.



GUT. GÜTER. **MSG.**



 msgeg.de