

Weiterhin nicht genug Geld

Die Mittel für Investitionen in die Bundeswasserstraßen werden auch mittelfristig nicht das nötige Niveau erreichen, um die Alterung zu stoppen oder gar den Rückstau abzubauen. Das sieht die Finanzplanung bis 2027 vor.

Die Finanzplanung, die nur die mittelfristigen Pläne der Bundesregierung für die Haushaltsentwicklung darstellt und nicht vom Parlament gebilligt werden muss, ist Mitte August zusammen mit dem endgültigen Haushaltsentwurf dem Bundestag zugeleitet worden. 2024 sollen die Investitionen zwar einen deutlichen Sprung nach oben machen, in den Folgejahren aber auf diesem Niveau stagnieren.

auf 450 Millionen Euro aufstocken. Allein 120 Millionen Euro sind für die Unterelbe vorgesehen.

Der Titel für Ersatz-, Aus- und Neubau, aus dem zum Beispiel Schleusen finanziert werden, wurde auch 2022 nicht ausgeschöpft. Von den eingeplanten 909 Millionen Euro wurden nur 675 Millionen Euro verausgabt, ein Großteil des Restes wanderte in die „Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur“. Für 2024 sind 725 Millionen Euro

eingeplant – also ein ähnliches Niveau wie 2023 (inklusive der nachträglich bereitgestellten 150 Millionen Euro von anderen Verkehrsträgern). Es ist ein offenes Geheimnis, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mangels Planungspersonal derzeit auch nicht wesentlich mehr verbauen könnte. Größter Einzelposten sind unverändert Maßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal mit 178 Millionen Euro, gefolgt von Main-Donau-Kanal mit 121 Millionen Euro.

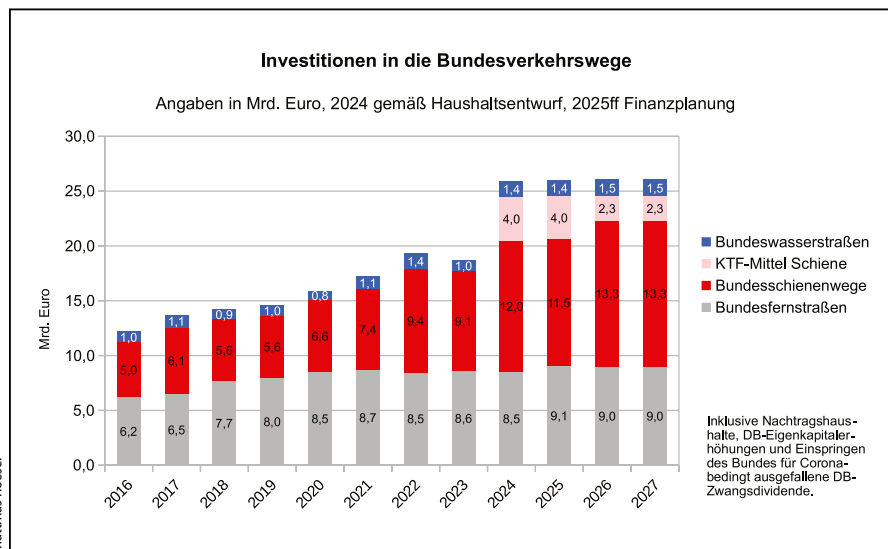
Der Wasserstraßenetat ähnelt einem „Weiter-so-wie-bisher“, heißt es beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). „Zukunftsgerichtete Entscheidungen zur Stärkung des besonders umweltschonenden Verkehrsträgers, die den verkehrs- und klimapolitischen Zielen der Regierung Rechnung tragen, sind in dem Entwurf nicht zu erkennen. In Summe ist der Haushaltsentwurf nicht einmal ansatzweise ausrei-

chend, um den Investitionsstau im Wasserstraßennetz, das jahrzehntelang auf Verschleiß gefahren wurde, aufzulösen.“

Binnenschifffahrt nicht klimarelevant?

Teil des endgültigen Haushaltsentwurfs ist nun auch der lang umstrittene Wirtschaftsplan für den Klima- und Transformationsfonds (KTF). Die Binnenschifffahrt kommt darin allerdings nicht vor. Größter neuer verkehrsbezogener Einzelposten in KTF sind vier Milliarden Euro für „Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur der EIU des Bundes“. Der Haken: Die Mittel können nicht ohne Weiteres ins Folgejahr übertragen werden, obwohl die DB es schon jetzt nicht schafft, die verfügbaren Mittel zu verbauen. Es sind nicht einmal Verpflichtungsermächtigungen vorgesehen, die die DB in die Lage versetzen würden, größere Projekte zu beauftragen, deren Umsetzung über das Jahr 2024 hinaus dauert. Lediglich in der Finanzplanung wird in Aussicht gestellt, dass von 2025 bis 2027 weitere 8,5 Milliarden Euro aus dem KTF für Schieneninvestitionen bereitgestellt werden.

Matthias Roeser



Ein Blick in die Haushaltsentwicklung zeigt stagnierende Investitionen in den kommenden Jahren.

Das wirkt auf den ersten Blick irritierend, weil im Bereich Wasserstraße 2022 sämtliche Mittel für Verkehrswegeinvestitionen abgeflossen sind – anders als bei Straße und Schiene. Bei näherer Betrachtung wird jedoch deutlich, dass dafür vor allem der Titel „Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur“ verantwortlich war. Dort sind statt der eingeplanten 260 Millionen Euro 445 Millionen abgerufen worden. Mit dem Geld aus diesem Titel werden vor allem Erhaltungsbaggerungen finanziert, namentlich an der Unterelbe, der unteren Weser und der unteren Ems. Weil das Geld nicht ausreichend ist, will die Regierung diesen Titel 2024

„In Summe ist der Haushaltsentwurf nicht einmal ansatzweise ausreichend, um den Investitionsstau im Wasserstraßennetz aufzulösen.“