

Die haushaltspolitischen Sprecher der Ampel-Koalition (v.l.n.r.): Otto Fricke (FDP), Sven-Christian Kindler (Grüne) und Dennis Rohde (SPD) stellen die Ergebnisse der Bereinigungssitzung in der Bundespressekonferenz vor.



Matthias Roeser

Glas halbvoll

In der abschließenden Bereinigungssitzung für den Bundeshaushalt 2024 sind sowohl Wasserstraßenetat als auch Binnenschifffahrt ungeschoren davongekommen. Für die Binnenhäfen gibt es hingegen Kürzungen bei einem wichtigen Förderprogramm.

Die neuen Förderprogramme des Bundes für die Modernisierung von Binnenschiffen können anlaufen: Trotz prekärer Lage des Bundeshaushalts ließen die Haushaltspolitiker in der abschließenden sogenannten Bereinigungssitzung am 18. Januar die eingeplanten 50 Millionen Euro unangetastet. Auch der Investitionsetat für die Wasserstraßen kam ohne Kürzungen davon.

Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), zeigte sich erleichtert. „In Summe sind wir mit den Ergebnissen der Haushaltsberatungen durchaus zufrieden“, erklärte er. „Weder im Bereich des Ausbaus der Flüsse und Kanäle noch im Bereich der Gewerbeförderung hat es im Vergleich zum Regierungsentwurf für uns nachteilige Veränderungen gegeben. Offensichtlich wurden unsere Rufe verstanden, dass die Binnenschifffahrt nicht das Problem, sondern die Lösung für einen klimafreundlichen Güterverkehr ist.“

Grundsätzlich ist laut Schwanen aber eine deutliche Aufstockung des Investitionsetats unumgänglich, um die weitere Alterung von Schleusen und Wehren zu stoppen. Für 2024 sind im zentralen Investitions-Haushaltstitel „Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen“ knapp 725 Millionen Euro eingeplant, rund 130 Millionen Euro mehr als 2023, aber 184 Millionen Euro weniger als 2022. Bis zu 250 Millionen können aus nicht verausgabten Mitteln anderer Verkehrsträger hinzukommen – das entscheidet sich aber erst im Laufe des Jahres.

Weniger Geld für Hafenbahnen

Eine Enttäuschung gab es hingegen für die Binnenhäfen: Die „Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der

nicht bundeseigenen Eisenbahnen“ – aus denen unter anderem Ersatzinvestitionen in Hafenbahnen gefördert werden – wurden überraschend auf 27 Millionen Euro gekürzt. Der Haushaltsentwurf vom Sommer 2023 hatte eigentlich eine Aufstockung von 42,5 auf 66 Millionen Euro vorgesehen, in der ersten Bereinigungssitzung im November hatten die Haushaltspolitiker sogar noch 7,5 Millionen Euro draufgelegt.

Aus Hafenkreisen war zu hören, man sei einigermaßen entsetzt über diese überraschende Kürzung. Viele Unternehmen hätten nur darauf gewartet, nach der Verabschiedung des Haushalts endlich auf den „Senden“-Knopf für ihre Förderanträge drücken zu können. BÖB-Geschäftsführer Marcel Lohbeck erklärte, die SGFFG-Förderung sei bisher eine Erfolgsgeschichte gewesen. „Die vergleichsweise kleinen Förderbeträge entfalten jeweils große Wirkung und das bereits kurz- bis mittelfristig.“ Mit der Kürzung konterkarieren die Regierung ihre klima- und verkehrspolitischen Ziele.

Die Trassenpreisförderung für den Güterverkehr fixierten die Haushaltspolitiker bei 229 Millionen Euro. Das sind zwar 50 Millionen mehr als der Kürzungsvorschlag des BMF vorsah, aber immer noch gut ein Drittel weniger als im Regierungsentwurf geplant (350 Millionen Euro). Gegenfinanziert wird das durch eine Kürzung bei den Mitteln für digitale Leit- und Sicherheitstechnik.

Wie vom BMF vorgeschlagen, wird die Anlagenpreisförderung (Zuschüsse für die Nutzung von Rangierbahnhöfen) von 85 auf 20 Millionen reduziert. „Bei allem Verständnis für die schwierige Haushaltssituation: Wer Lkw-Transporte auf die Schiene verlagern will, darf keine 186 Millionen Euro bei den Güterbahnen streichen“, kritisierte Dirk Flege von der Allianz pro Schiene.

Matthias Roeser