

Der Entwurf des Bundeshaushalts 2026 sieht weitere Streichungen bei den Wasserstraßen vor.

BUNDES

Streichen statt investieren

Trotz steigenden Investitionsbedarfs streicht die Bundesregierung im Bundeshaushaltsentwurf 2026 massiv die Mittel bei der Wasserstraßeninfrastruktur und Schifffahrtspförderung. Die Branche schlägt Alarm: Ohne ausreichend Mittel droht ein Stillstand – und ein Verlust an Zukunftsfähigkeit.

Statt der zwingend notwendigen Erhöhung auf mindestens 2,4 Milliarden Euro sieht der Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2026 vor, dass die Gelder für die Bundeswasserstraßen auf 1,85 Milliarden Euro abgesenkt werden – nach zwei Milliarden Euro im Jahr 2025. Konkret sinken etwa die Mittel für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen 2026 auf 863 Millionen Euro. In dem noch nicht verabschiedeten Haushalt 2025 sind hier noch 895 Millionen Euro vorgesehen. Die Mittel für die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur wie Baggerarbeiten und das Geschiebemanagement reduzieren sich auf 367,5 Millionen Euro, im Haushaltsentwurf 2025 sind 520 Millionen Euro eingeplant.

„Das ist ein fatales Signal. Diese Kürzung gefährdet deutschlandweit dringend erforderliche Sanierungen, Instandsetzungen und Ersatzneubauten an systemkritischer Infrastruktur“, kommentiert Magnus Bünning, Geschäftsführer der Initiative System Wasserstraße (ISW) die Pläne. Dabei gehe es nicht nur um den Wirtschaftsstandort Deutschland und die Leistungsfähigkeit von Häfen und Schifffahrt, sondern auch um den Hochwasserschutz – und damit um die Sicherheit von Menschenleben.

Keine Berücksichtigung im Sondervermögen

Dass die Wasserstraße wie schon im Haushaltsentwurf 2025 nicht im Sondervermögen Infrastruktur (SVIK) berücksichtigt

wird, verschärft die Lage laut ISW zusätzlich. Der Ausschluss bedeute konkret: keine Planungssicherheit für Verwaltung, Planer und Bauwirtschaft – und auch kein Zugang zu den vorgesehenen Beschleunigungen bei Vergabe-, Genehmigungs- und Bauverfahren, wie sie für andere Infrastrukturprojekte aus dem Sondervermögen vorgesehen sind. „Wir erwarten eine deutliche Kurskorrektur mit mindestens 2,4 Milliarden Euro im Jahr und einer Berücksichtigung im Sondervermögen. Die Bundesregierung und der Bundestag müssen klarstellen, dass die Wasserstraße einer der drei zentralen Verkehrsträger in Deutschland ist“, betont Bünning.

„Wer an der Wasserstraße spart, gefährdet nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandortes, sondern auch den Schutz von Menschen und Lebensräumen. Jetzt ist die Zeit, in Sicherheit und Zukunftsfähigkeit zu investieren – nicht zu kürzen“, ergänzt Thomas Groß, Vorsitzender der Bundesfachabteilung Wasserbau im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und ISW-Sprecher. „Es ist nach wie vor nicht erkennbar, wie die Bundesregierung ihr im Koalitionsvertrag gegebenes Versprechen einer auskömmlichen zusätzlichen Finanzierung mit Planungssicherheit für die Wasserstraßen realisieren will. Vom angekündigten Finanzierungs- und Realisierungsplan ist bislang nichts zu sehen“, sagt Heike van Hoorn, Geschäftsführerin beim Deutschen Verkehrsforum und ebenfalls Sprecherin der ISW. Ohne grundsätzliche Struktur-

HAUSHALT

reformen sei eine Sanierung und zukunftsfähige Weiterentwicklung des Wasserstraßensystems in Deutschland nicht möglich.

Bünning, der zudem Koordinator Politik und Teamleiter im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) ist, nimmt darüber hinaus die Auswirkungen des Bundeshaushalts auf die Nationale Hafenstrategie (NHS) in den Blick. Nachdem das Bundeskabinett die NHS in der vergangenen Wahlperiode beschlossen hat, hat sich Schwarz-Rot im Koalitionsvertrag klar darauf vereinbart, die Strategie als gesamtstaatliche Aufgabe umzusetzen und sich über die Finanzierung der Maßnahmen mit den Ländern in der ersten Hälfte der Legislaturperiode zu verständigen. Die Seehäfen haben ihre Bedarfe auf 15 Milliarden Euro beziffert.

„Bei den Binnenhäfen haben wir wiederum auf Grundlage von zwei detaillierten Erhebungen Investitionsbedarfe von drei Milliarden Euro für ein Bund-Länder-Förderprogramm identifiziert. Davon würden nur 40 Prozent für den Bund, 40 Prozent für die Länder und 20 Prozent für die jeweiligen Häfen anfallen“, erläutert der BÖB-Vertreter. Die Erwartungen der Häfen, binnen wie buten, seien also bei der Schaffung des größten Sondervermögens für Infrastruktur seit Bestehen der Bundesrepublik entsprechend groß. Nach dem zweiten Regierungsentwurf für 2025 fehlt jedoch auch im Regierungsentwurf für 2026 jeglicher Ansatz für die versprochene Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie. „So langsam müssen den Ankündigungen Taten folgen“, fordert Bünning.

Düstere Aussichten bei der Schifffahrtsförderung

Ein „ähnlich düsteres Bild“ ergibt sich laut Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) im Bereich der Schifffahrtsförderung, wo durchweg Streichungen vorgesehen sind. „Wir hoffen, dass im Herbst im parlamentarischen Verfahren noch Kurskorrekturen vorgenommen werden“, sagt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. „Eventuell ergeben sich Finan-

zierungsmöglichkeiten aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF): Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder hat Anfang Juli eine auf vier Jahre angelegte und mit 400 Millionen Euro unterlegte Initiative für klimafreundliche Schifffahrt und Häfen angekündigt. Hierzu werden wir gerne mit dem Bundesverkehrsministerium ins Gespräch kommen.“

Außerdem soll die Beihilfe zur Verlagerung von übergroßen und schweren Stückgütern (GST) auf das Wasser 2026 komplett gestrichen werden. Die für das laufende Jahr vorgesehene Kürzung der Ausbildungsförderung auf 4,4 Millionen Euro wird in 2026 fortgeschrieben. Im Jahr 2024 waren noch 6,4 Millionen Euro an Förderung vorhanden. In der Praxis bedeutet dies laut BDB eine Halbierung der förderfähigen Ausbildungsverträge in der Schifffahrt, die schon heute massive Personalengpässe hat.

Die Mittel für das Flottenmodernisierungsprogramm sinken auf 29 Millionen Euro. Im noch nicht verabschiedeten Haushalt 2025 ist bereits eine Absenkung auf 40 Millionen Euro vorgesehen (2024: 50 Millionen Euro). Diese weitere Reduzierung wird nach Einschätzung von Experten wegen der überjährigen Finanzierungszusagen im Bereich der Großvorhaben wie Hinterschiffneubau de facto zu einem Auslaufen der klimafreundlichen Flottenmodernisierung führen, schreibt der BDB in einer Pressemitteilung.

Annika Beyer

Anzeige

ROTH
ENERGIE

Schiffsbetriebsstoffe

**IHR PARTNER FÜR
SCHIFFSBETRIEBSSTOFFE**

Alle wichtigen
Informationen
finden Sie **online:**

roth-energie.de
Energie. Voll. Erleben

ROTH
ENERGIE