

## Textarchiv

### Vielen Wasserstraßen im Osten droht das Aus

***Weil der Schiffsverkehr mancherorts äußerst gering geworden ist, plant Verkehrsminister Ramsauer Stilllegungen im großen Stil***

*Timot Szent-Ivanyi*

BERLIN. Wenn es um vermeintlich nutzlose oder zumindest völlig überdimensioniert Behörden geht, steht die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) stets ganz oben auf der Liste. Tatsächlich sprechen die Zahlen nicht gerade für Effizienz: In sieben Schifffahrtsdirektionen mit 39 Wasser- und Schifffahrtsämtern, sieben Neubauämtern und zwei Instituten arbeiten 15500 Menschen auf 13314 Planstellen. Die WSV ist damit die größte Behörde des Bundesverkehrsministeriums, verwaltet aber nur zwölf Prozent des deutschen Transportaufkommens. Bei manchen Ämtern ist der Schiffsverkehr so gering, dass er in Statistiken gar nicht mehr darstellbar ist. Kein Wunder, dass der Bundesrechnungshof immer wieder eine Reform der WSV fordert.

Jahrelang haben die Verkehrsminister die Kritik ausgesessen und allenfalls auf den laufenden Personalabbau in der Bundesverwaltung verwiesen, von dem auch die WSV betroffen ist. An der Grundstruktur der fast 200 Jahre alten Behörde wurde nie etwas geändert. Angesichts der neuen Sparzwänge durch die Schuldenbremse hat sich jetzt jedoch Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) zum Ziel gesetzt, die WSV zu reformieren. Dabei geht der Minister einen Weg, den die Grünen seit Jahren fordern: Erstmals soll nach dem Vorbild von Straße und Schiene auch bei den Wasserstraßen nicht mehr ins Blaue hinein geplant werden. Einen Ausbau von Flüssen und Kanälen soll es in Zukunft nur noch dort geben, wo es durch das erwartete Verkehrsaufkommen auch gerechtfertigt ist. In weitere Kategorien werden die Wasserwege eingeordnet, bei denen zwar kein Ausbau, aber der Erhalt notwendig ist. Der Rest soll aufgegeben und der Natur überlassen werden. Dieser Struktur soll dann auch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung angepasst werden. Ein entsprechendes Konzept übersandte Ramsauer gestern dem Haushaltsausschuss des Bundestags.

Die genaue Einteilung der Wasserstraßen soll im Frühjahr vorliegen. Für den Ausbau kommen die großen Flüsse im Westen - Rhein, Main und Mosel - in Frage, während in den neuen Ländern die Zeichen eher auf Erhalt oder sogar Aufgabe von Wasserstraßen stehen. Bereits klar ist, dass etwa der Teltowkanal nur noch als "Randnetz" betrachtet wird. "Das ist kein Abbauprogramm Ost", versicherte

Verkehrs-Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle. Begonnene Investitionen würden auf alle Fälle abgeschlossen.

Die WSV selbst will Ramsauer zwar neu strukturieren, an einen Personalabbau über das bisher geplante Maß ist jedoch nicht gedacht. Zur Begründung heißt es, schon jetzt reiche das Fachpersonal nicht aus, um die Aufgaben der Behörde zu erfüllen. Aufgrund des geltenden Personalabbaus in der Bundesverwaltung soll die Zahl der Planstellen in der WSV in den kommenden zehn Jahren um 2800 auf dann rund 10500 fallen.

Die Grüne Verkehrspolitikerin Valerie Wilms findet, dass Ramsauer die Reform der WSV auf die lange Bank schiebt. Allerdings kommt von ihr auch vorsichtiges Lob für den Minister: Die Konzentration der Investitionsmittel und des Personals auf die Wasserstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen gehe in die richtige Richtung.

IMPRESSUM KONTAKT MEDIADATEN

