

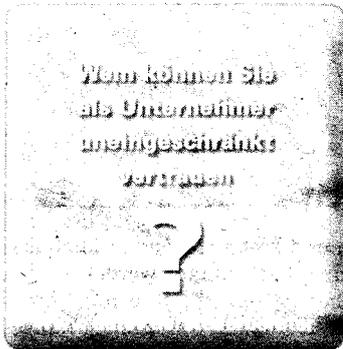
# Lichtblick für Dobrindt

## Wasserstraßen-Konzept kommt gut an / Pläne für Stellenabbau in Ämtern gestoppt

Von Timot Szent-Ivanyi

Peter Ramsauer hat als Bundesverkehrsminister der schwarz-gelben Koalition nicht allzu viel Bleibendes hinterlassen – abgesehen von der nicht wirklich wichtigen Reform der Flensburger Punktekartei. Eines hat der CSU-Politiker in seiner vierjährigen Amtszeit aber auf alle Fälle geschafft: Sich den massiven Zorn aller zuzuziehen, die mit der Binnenschifffahrt in Deutschland zu tun haben.

ANZEIGE



Unter dem Stichwort der „Priorisierung“ wollte Ramsauer das Wasserstraßennetz und dessen Verwaltung einer Radikalreform unterziehen. Geld sollte es nur noch für die Flüsse und Kanäle mit starkem Güterverkehr geben, viele kleinere Wasserstraßen vor allem im Osten sollten sich selbst überlassen werden. In den zuständigen Behörden war ein Kahl-schlag geplant. Sein Nachfolger Alexander Dobrindt (CSU) hat nun weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit die Pläne Ramsauers eingestampft und im Konsens mit allen Beteiligten eine Reform der Reform vorgelegt.

Dabei war der Ansatz von Ramsauer und der mitregierenden FDP wegen der immer knapper werdenden Kassen durchaus nachvollziehbar: Erstmals sollte bei den Wasserstraßen nicht mehr ins Blaue hinein geplant werden. Nur die stark genutzten Flüsse und Kanäle sollten weiter ausgebaut werden. In weitere Kategorien wurden Wasserwege eingeordnet, bei denen zwar kein Ausbau, aber der Erhalt notwendig ist. Der Rest sollte mehr oder



Idylle an der Saar bei Gündingen. Der Fluss zählt zu den Bundeswasserstraßen.

weniger aufgegeben und der Natur überlassen werden. In die erste Kategorie („Vorrangnetz“) fielen nach dem damaligen Plan unter anderem der Rhein und der Main, während viele Wasserwege im Osten wie zum Beispiel die Saale nur in die unterste Kategorie „Restwasserstraße“ eingeordnet wurden.

An diese Struktur wollte Ramsauer dann auch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) anpassen. Der Plan sah vor, die Behörde stark zu zentralisieren, etliche Standorte zu schließen und die Zahl der Mitar-

beiter von rund 13000 auf unter 10000 zu drücken.

Doch Ramsauer und die FDP machten die Rechnung ohne die Länder, insbesondere der in Ostdeutschland. Die Herabstufung der Elbe habe erhebliche Folgen für die Wirtschaft Sachsens, warnte damals etwa Regierungschef Stanislaw Tillich (CDU). Be-klagt wurde in den Ländern zu Recht auch, dass das Konzept dem Tourismus keinerlei Beachtung schenkte. Der größte Widerstand kam aber von den WSV-Beschäftigten. Im Sommer 2013, kurz vor der Bundestagswahl im

Herbst, legten sie tagelang Schleusen in ganz Deutschland still, um die Pläne zu stoppen.

Auf Druck der SPD wurde im neuen Koalitionsvertrag vereinbart, das Konzept der schwarz-gelben Vorgängerregierung weitgehend zu den Akten zu legen.

Nun liegt das neue Konzept vor. Von der schematischen Kategorisierung der Wasserstraßen strikt nach der transportierten Gütermenge ist keine Rede mehr. Zwar ist geplant, im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans ebenfalls Prioritäten bei Ausbau und Erhalt zu setzen. Dabei sollen aber auch andere Kriterien wie zum Beispiel die Bedeutung für den Tourismus berücksichtigt werden. Anders als beim alten Konzept wird der Osten mit seinen wichtigsten Wasserstraßen Elbe, Saale und Elbe-Havel-Kanal aber nicht einfach aufgegeben.

### Keine Privatisierung

Bei der Verwaltungsreform wäre lediglich die schon von Ramsauer in die Wege geleitete Ablösung der bisher sieben WSV-Direktionen durch eine Generaldirektion in Bonn beibehalten. Ansonsten sollen nach dem neuen Konzept die bestehenden rund 200 Standorte alle erhalten bleiben, wobei die bisherigen 39 Wasser- und Schifffahrtsämter organisatorisch zu 18 Ämtern zusammengefasst werden.

Ein Stellenabbau ist ausdrücklich nicht mehr geplant. Vielmehr wird sogar von einem zusätzlichen Bedarf an Fachkräften ausgegangen: Der Verwaltung fehlt es tatsächlich an Ingenieuren, um Bauvorhaben zu planen. So konnten 2013 mehrere hundert Millionen Euro, die für die Wasserstraßen reserviert waren, wegen des Personalmangels nicht ausgegeben werden.

WSV-Mitarbeiter, Gewerkschaften, Binnenschiffer und auch der Koalitionspartner SPD sind im Großen und Ganzen zufrieden mit Dobrindt – für den in der Maut-Debatte arg geschundenen Minister wenigstens ein Lichtblick. „Es wird keinen Kahl-schlag beim Personal und keine Privatisierung staatlicher Aufgaben geben“, lobt SPD-Fraktionsvize Sören Bartol den CSU-Mann.