

presse

Bundesverkehrsminister Ramsauer ist nur bedingt lernfähig

Anlässlich der Beratung des Verkehrsausschusses des 3. Berichts des BMVBS zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erklären der maritime Koordinator der SPD-Bundestagsfraktion Uwe Beckmeyer und der zuständige Berichterstatter Gustav Herzog:

Es hat den Anschein, als wäre Verkehrsminister Peter Ramsauer lernfähig. Nach massiven Protesten von Verbänden, Gewerkschaften, Wirtschaft und Küstenländern hat sein Ressort endlich reagiert und das bisherige Konzept zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes überarbeitet. Doch der Schein trügt, entlarven Uwe Beckmeyer und Gustav Herzog.

Es hat den Anschein, als wäre Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer lernfähig. Nach massiven Protesten von Verbänden, Gewerkschaften, Wirtschaft und Küstenländern hat sein Ressort endlich reagiert und das bisherige Konzept zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes überarbeitet. Der Plan, Personal und Investitionen für die Wasserstraßen in Deutschland ausschließlich an das Güterverkehrsaufkommen zu koppeln, ist vom Tisch. Nun sollen auch die Verkehrsbedeutung der Wasserstraßen und die zu erwartenden Zuwächse berücksichtigt werden. Auch sollen die Länder jetzt in die Planungen einbezogen werden. Warum nicht gleich so, könnte man sagen. Doch der Schein trügt. Bei allen Fortschritten hält der Bundesminister an Schubladen fest, die die Infrastruktur in auszubauende und vernachlässigbare Wasserstraßen einteilt. Damit wird allen Entwicklungschancen der Weg verbaut, denn wer einmal in der Schublade B steckt wird es schwer haben, dort wieder herauszukommen.

Darüber hinaus hat die Lernfähigkeit von Ramsauer auch weitere Grenzen. Denn das Bundesverkehrsministerium weist in seinem 3. Bericht zur Reform der WSV noch einmal ausdrücklich darauf hin, dass für neue größere Ausbaumaßnahmen in den kommenden Jahren kein Geld vorhanden sei. Mit diesem Argument ist

das BMVBS in den vergangenen Monaten bereits von anderen Infrastrukturplanungen wie dem Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals abgerückt, für den erst auf Druck vor Ort und von Seiten der SPD Mittel bereitgestellt wurden.

Das Bundesverkehrsministerium beharrt weiter auf seinen Plänen, die Vergabe von Aufgaben auszuweiten und schafft dafür auch bereits Fakten, indem sukzessive die vergabefähigen Aufgaben festgelegt werden und ein entsprechendes Konzept zur Bündelung von Aufgaben erarbeitet wird. Das zeigt: Es geht nicht um eine objektive Aufgabenkritik. Die Marschroute ist längst benannt: mehr Vergabe, weniger Personal und noch weniger Haushaltsmittel. Eine ergebnisoffene Untersuchung zieht erst nach Vorliegen der Ergebnisse Konsequenzen. Alles andere ist unseriös, besonders wenn die Konsequenz als Ziel vorgegeben wird.

Da passt die Diskussion um eine Erhöhung beziehungsweise Ausweitung der Gebühren für die Nutzung der Bundeswasserstraßen, die Ramsauer mit dem 3. Bericht anstößt, gut ins Bild. Wer die Nutzerfinanzierung ausweitet, der muss sich nicht darum kümmern, wie ausreichend Finanzmittel für den Verkehrsträger Wasserstraße im Bundeshaushalt organisiert werden - hatte doch Peter Ramsauer in den gerade abgeschlossenen Haushaltsberatungen hier kaum einen Erfolg zu vermelden. Ein schlüssiges Zukunftskonzept für die Wasserstraßen sieht anders aus.