

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Astrid Schmitt, Bettina Brück, Benedikt Oster, Malu Dreyer und Ingeborg Sahler-Fesel (SPD)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Aktuelle Fragestellungen der Wasserschifffahrt in Rheinland-Pfalz

Die **Kleine Anfrage 1045** vom 30. August 2012 hat folgenden Wortlaut:

Das Zurückstellen der Instandsetzung der Moselschleusen durch den Bundesverkehrsminister aufgrund von Geldmangel ist in der betroffenen Region auf breite Ablehnung gestoßen. Parallel dazu widersprechen sich die Meldungen über die vorgesehenen Veränderungen bei den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen in ihren Aussagen über die voraussichtlichen Auswirkungen für Standorte und Mitarbeiter.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wie erklärt sich die Landesregierung den Widerspruch zwischen der Einstufung der Mosel in die höchste Wasserstraßenkategorie mit Ausbaupriorität einerseits und der Zurückstellung des Moselschleusenausbaus durch den Bundesverkehrsminister andererseits?
2. Welche Chancen sieht die Landesregierung dafür, dass trotz der Zurückstellung die dringend notwendigen Baumaßnahmen zur durchgängigen Befahrbarkeit der Mosel mit zwei Kammern in Angriff genommen werden können?
3. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zu den bisher bekannt gewordenen Überlegungen des Bundes für eine Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung?
4. Welche Auswirkungen dieser Reform auf Standorte und Beschäftigte in Rheinland-Pfalz erwartet die Landesregierung?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 20. September 2012 wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung:

Nach Auffassung der Landesregierung erfordert eine sachgerechte Aufgabenerfüllung an den Wasserstraßen im Land auch zukünftig eine starke regionale Präsenz der Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Eine zentralistische Großbehörde erscheint dazu wenig geeignet.

Sowohl der Ausbau der Moselschleusen als auch die geplante Reform der WSV sind daher für das Land-Rheinland von hoher strukturpolitischer Bedeutung. Beide Themen werden von der rheinland-pfälzischen Landesregierung im Einklang mit anderen Landesregierungen seit längerer Zeit engagiert und kritisch begleitet.

Aufgrund der bundesweiten Bedeutung wird sich auch die nächste Verkehrsministerkonferenz der Länder mit der geplanten Reform befassen.

Zu den Fragen 1 und 2:

Der Bund will mit der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) die personellen und finanziellen Ressourcen auf Wasserstraßen mit hoher Gütertonnage oder hohem Entwicklungspotenzial ab dem Jahr 2013 erheblich konzentrieren und damit verringern.

Nach der aktuellen Kategorisierung der Wasserstraßen durch den Bund ist die Mosel zusammen mit dem Rhein zwar in die höchste Kategorie eingestuft. Gleichwohl hat der Bund die bereits begonnene Ausstattung aller Moselschleusen mit einer zusätzlichen Schleusenammer bis zum Jahr 2030 in Frage gestellt, auch die Fortführung des Ausbaus der Moselschleuse in Trier.

b. w.

Hintergrund ist, dass der Bund bereits seit mehreren Jahrzehnten bundesweit stetig weniger Mittel in die Flüsse und Kanäle investiert hat. Dies hat beim Aus- und Umbau sowie der Sanierung zu einem unübersehbaren Investitionsstau geführt. Nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums stehen im Zeitraum von 2011 bis 2015 einem Investitionsbedarf von 5,6 Milliarden Euro lediglich rund 3,7 Milliarden Euro an Haushaltsmitteln gegenüber. Daher fordert Rheinland-Pfalz erhebliche Nachbesserungen bei den Bundeswasserstraßen.

In einem gemeinsamen Schreiben der Innenminister sind daher die Länder Rheinland-Pfalz und Saarland beim Bund vorstellig geworden und haben den zügigen Weiterbau der zweiten Schleusenammern gefordert. In seinem Antwortschreiben führt Bundesminister Dr. Ramsauer unter anderem Folgendes aus: „Der Bau der Schleusenammern in Trier und der dann vorgesehenen restlichen Ammern ist derzeit zurückgestellt. Dennoch bin ich bestrebt, den Neubau der 2. Ammern im Sinne einer Wasserstraße mit hoher Transportbedeutung prioritär zu realisieren.“ Ob diese sehr vagen Aussagen belastbar sind, wird abzuwarten sein.

Auch die Umwelt- und die Wirtschaftsministerin haben sich bei Minister Dr. Ramsauer für den Weiterbau eingesetzt. Gleichfalls hat das Großherzogtum Luxemburg um Unterstützung für den Schleusenausbau geworben.

Die Kabinette der Länder Rheinland-Pfalz und Saarland haben sich in einer gemeinsamen Sitzung am 18. September 2012 ebenfalls eingehend mit der Thematik befasst.

Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 wird die rheinland-pfälzische Landesregierung in enger Abstimmung mit dem Saarland den Ausbau der Moselschleusen anmelden und dabei die Dringlichkeit des Projekts nochmals eingehend darlegen.

Zu Frage 3:

Der Koalitionsvertrag für die 17. Wahlperiode des Bundestages sieht einen Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vor. Das Bundesverkehrsministerium hat mit seinem fünften Bericht an den Haushaltsausschuss des Bundestages vom 22. Juni 2012 dazu sein abschließendes Konzept vorgelegt. Danach zielt die Reform auf einen erheblichen Personalabbau sowie die Konzentrierung der personellen und finanziellen Ressourcen bei den prioritären Bundeswasserstraßen. Hierzu hat der Bund die Bundeswasserstraßen in Kategorien eingeteilt, die im Wesentlichen auf das Güteraufkommen und das Entwicklungspotenzial abstellen.

Im Ergebnis sollen die Dienststellen bundesweit von derzeit 53 auf zukünftig 35 reduziert und bis zum Jahr 2023 rund 2 600 Planstellen abgebaut werden.

Im Zentrum der Reform steht die Errichtung einer neuen Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt mit Sitz in Bonn. Die bisherigen sieben regionalen Wasser- und Schifffahrsdirektionen – darunter die Direktion Südwest in Mainz – werden zu Außenstellen herabgestuft. Ein Teil ihrer bisherigen Aufgaben sollen bei der neuen Generaldirektion konzentriert werden.

Auch im nachgeordneten Bereich sind gravierende Zuständigkeitsänderungen und Aufgabenverlagerungen vorgesehen. Besonders betroffen sein wird das Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz, es soll in das Wasser- und Schifffahrtsamt Trier integriert werden.

Zu Frage 4:

Die geplante drastische Rückführung des heutigen Leistungsspektrums der sieben Wasser- und Schifffahrsdirektionen sowie die Veränderungen bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern lassen erhebliche negative Auswirkungen auf einzelne Standorte der WSV auch in Rheinland-Pfalz erwarten. Aufgrund der Zuständigkeitsänderungen und der Aufgabenverlagerungen sind insbesondere bei der Wasser- und Schifffahrsdirektion Südwest in Mainz deutliche Arbeitsplatzverluste zu befürchten. Auch wird nicht auszuschließen sein, dass der Bund die Außenstellen der neuen Generaldirektion mittelfristig abbauen, unter Umständen sogar ganz auflösen wird.

Die Auswirkungen der WSV-Reform auf die Standorte Bingen und Trier können aus heutiger Sicht ebenso noch nicht abgeschätzt werden.

Im Ergebnis könnte die Reform der WSV für die Dienststellen in Rheinland-Pfalz mit einem Personalabbau von mehreren hundert Planstellen verbunden sein.

Roger Lewentz
Staatsminister