



## Rede von Herbert Behrens zu Protokoll gegeben am 09.03.2017

**Rede von Herbert Behrens, 09. März 2017**

Wie auf hoher See werden auch in der Binnenschifffahrt größere und schnellere Schiffe eingesetzt. Das stellt erhöhte Anforderungen an die Wasserstraßen. Niedrigwasser, Hochwasser oder Eisgang führen gerade für größere Schiffe zu erheblichen Einschränkungen der Schiffsauslastung und der Fahrtenplanung. Um optimal mit diesen Einschränkungen umzugehen, setzen Binnenschiffer in Europa zunehmend Telematiksysteme, die in die sogenannte River Information Systems, RIS, europaweit harmonisiert wurden, ein. Zudem wird mit der nach dem vorliegenden Gesetzentwurf verpflichtenden Nutzung des Automatic Identification System, AIS, die Verkehrssicherheit verbessert. Über das AIS vermitteln Schiffe unter anderem Position, Kurs und Geschwindigkeit sowie weitere Daten an andere Schiffe und an die Schifffahrtsbehörden. Dies dient vor allem der Vermeidung von Kollisionen.

So weit, so gut. Es ist nichts dagegen einzuwenden, dass mit der Änderung des Binnenschifffahrtsgesetzes eine Rechtsgrundlage für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zum Erheben, Verarbeiten und

Nutzen von Daten zur Optimierung und Sicherung der Schifffahrt geschaffen wird. Doch ein Aspekt der Gesetzesänderung ist sehr kritisch zu sehen. Denn die Änderung schreibt auch eine „vermehrte Automatisierung von Schifffahrtsanlagen“ vor und schafft dafür einen weiteren rechtlichen Rahmen. Das Ziel dabei ist, und ich zitiere, „den Betrieb der Schifffahrtsanlagen wirtschaftlicher zu gestalten“. Und „wirtschaftlicher“ heißt auch in diesem Fall: mit weniger Personal. Der Schleusenwärter vor Ort soll von einem Kollegen, der aus weiter Ferne bis zu zehn Schleusen gleichzeitig von einer Leitzentrale heraus bedient, ersetzt werden. Da zeigt sich der neoliberale Geist der WSV-Reform in der Urfassung von Peter Ramsauer. Die Automatisierung der Schleusen ist bereits in vollem Gange. Die Schleusen der Mittelweser, die Mindener Schleusen und die Schleusen am Stichkanal Osnabrück werden künftig von einer Fernbedienzentrale in Minden aus bedient und überwacht. Die Schleusen Petershagen und Schlüsselburg wurden bereits im März 2004 an die Fernbedienzentrale angeschlossen. Seit 2005 werden die Schleusen Landesbergen und Drakenburg ferngesteuert. Die Anbindung der Schleuse Langwedel ist im September 2010 erfolgt. 2015 hat Staatssekretär Ferlemann angekündigt, dass alle Schleusen an der Oberen Havel-Wasserstraße automatisiert werden. Auch am Main, Donau und Main-Donau-Kanal sind 52 Schleusen längst automatisiert und werden aus einer Entfernung von bis zu 120 Kilometern gesteuert.

Das Ganze findet nicht in einem luftleeren Raum statt. Die Kollegen der WSV sind schon Jahrzehnte dauerhaftem Personalabbau ausgesetzt. Seit 1993 wurde jede dritte Stelle bei der WSV abgebaut. Ausscheidende Kolleginnen und Kollegen wurden nicht ersetzt. Auszubildende wurden nach ihrem Abschluss nicht übernommen. Nur unter dem Druck

der Belegschaften ist es im Jahr 2013 gelungen, den weiteren Personalabbau, der bereits an den Kern der Verwaltung ging, zu beenden, um die krassesten Folgen der Kahlschlagpläne abzuwehren.

Die Schleusenautomatisierung führt zu langsameren Schleusungen, was auf häufiger befahrenen Wasserstraßen leicht zu Staus führen kann. Nach Angaben der WSV verlängert sich ein Schleusenvorgang sogar nach Ablaufoptimierung um drei bis vier Minuten gegenüber einer Schleusung mit Bediener. Der bis 2015 amtierende Leiter des WSA Eberswalde Heymann bestätigte dies gegenüber dem „Nordkurier“: „Es ist einfach so, dass ein Wärter die Boote sprichwörtlich besser stapeln kann.“ In dem Artikel vom 18. August 2014 bemängelte Heymann den Personalabbau, der verhindert, dass Schleusen durchgängig mit Wärtern betrieben werden, und fügt hinzu: „Das ist letztlich von der Politik so gewollt.“

Auch was die Sicherheit angeht, führt die Schleusenautomatisierung zu Problemen. Wenn eine Schleusung schiefgeht, müssen die Leitzentralen erstmal Rettungskräfte, die nicht für den Umgang mit Schiffen ausgebildet sind, zur Hilfe rufen. So blieb an der Schleuse Lehmen im Mai 2016 ein Sportboot mit dem Heck auf dem Betondrempel unterhalb des Oberwassertores hängen, während das Wasser abgesenkt wurde. Weil kein Schleusenwärter vor Ort war, der den Unfall hätte verhindern können, mussten 40 Feuerwehrleute aus Lehmen, Brodenbach und Kobern-Gondorf zur Rettung anrücken. Genau diese Schieflage wollen Sie, Kolleginnen und Kollegen der Koalitionsfraktionen, zum neuen Standard machen.

Die Digitalisierung darf nicht für die verfehlte Sparpolitik von Union, SPD und Grünen auf Kosten der Beschäftigten und der Sicherheit auf den Wasserstraßen missbraucht werden. Deswegen können ich und die Fraktion Die Linke dem

vorliegenden Änderungsentwurf sowie dem  
Änderungsantrag nicht zustimmen.