

Wer Wasserstraßen erhalten will, muss die Verwaltung reformieren

»Wir brauchen mehr Ehrlichkeit«

Zerschlagung oder Umbau oder ... ? – Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes soll reformiert werden: WATERKANT veröffentlicht Diskussionsbeiträge zum Thema.



VON VALERIE WILMS*

»Reform« ist zu einem wahren Reizwort geworden. In ihm stecken alle Hoffnungen und Wünsche an die Politik – und gleichzeitig eine nicht enden wollende Assoziationskette an Enttäuschungen. Ob Gesundheit, Hartz IV oder Bildung – bei Reformen schwant niemandem etwas Gutes. Nun also auch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Wie bei allen Reformen wird auch hier mit plakativen Schlagworten argumentiert.

Besonders beliebt: »Zerschlagung«.

Wer von Zerschlagung redet, geht davon aus, dass ein Interesse daran besteht, eine Verwaltung abzuschaffen – und alle ihr übertragenen Aufgaben entweder privat erledigen zu lassen oder komplett darauf zu verzichten. Im Fall der WSV wird damit ein wahres Horror-Szenario entworfen: Wasserstraßen würden nicht mehr erhalten und tausende öffentliche Angestellte säßen morgen auf der Straße. Private Bauunternehmen würden unqualifiziert und übersteuert an Bauprojekten scheitern – und irgendwann käme zwangsläufig der Schiffsverkehr in halb Deutschland zum Erliegen.

Es ist angebracht durchzuatmen und die Lage etwas nüchterner zu analysieren: Der Anteil der Güter, die auf dem Wasser transportiert werden, beträgt nur rund zwölf Prozent. Hierfür wird aber mehr als die Hälfte der Beschäftigten des gesamten Verkehrsministeriums benötigt. Seit 20 Jahren hat sich die beförderte Menge auf den Binnenwasserstraßen nicht erhöht, obwohl in dieser Zeit Milliarden in die Infrastruktur investiert wurden – etwa in die Anbindung Berlins. Eine weitere Zahl: In der gesamten Binnenschifffahrtswirtschaft sind weniger als 8000 Menschen beschäftigt, für die Verwaltung und den Betrieb der 6593 Kilometer Binnenwasserstraßen werden aber mehr als 10.000 öffentlich Beschäftigte benötigt (1).

Hier passen mehrere Sachen ganz offensichtlich nicht zusammen. Keineswegs ist die Idee völlig neu, Verkehr und Verwaltung genauer zu untersuchen und zu überprüfen, wo Veränderungen möglich und notwendig sind. Schon Mitte der neunziger Jahre gab es Überlegungen durch eine Unternehmensberatung und 2001 legten sogar die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WSV Vorschläge auf den Tisch (2). Damals wurde genau analysiert, welche Aufgaben dringend in öffentlicher Hand bleiben sollten und welche ausgelagert werden können, ohne die Qualität der Wasserstraßen zu

vernachlässigen. Dazu wurde ein Aufgabenkatalog erstellt, um Kosten und Leistungen der neun Direktionen, 44 mter und 141 Außenbezirke vergleichen zu können. Mit diesem Katalog wäre es möglich gewesen, die vielen Fleißigen und Innovativen zu sehen, die die gleiche Arbeit schneller und günstiger erledigen als manche Kolleginnen oder Kollegen.

Das war aber offensichtlich nicht gewollt: Als ein solcher Katalog später eingeführt wurde, waren nur wenige Leistungen enthalten, bestimmte Organisationseinheiten nur unzureichend abgebildet und die Personalkosten vollständig ausgenommen. Ein Controlling als Steuerungsinstrument – essentieller Bestandteil jeglicher Organisation – ist damit bis heute nicht möglich. Bis heute fehlen auch Zieldefinitionen und daraus folgende Zielvereinbarungen. Jede Nichtregierungsorganisation, jeder soziale Träger, der öffentliche Gelder beantragt, würde keinen Cent mehr erhalten, wenn hierauf verzichtet würde. Eine öffentliche Verwaltung, die fast vollständig steuerfinanziert ist, kann das offensichtlich.

Seit Jahren gab es etliche Versuche, um den von der Verwaltung selbst vorgeschlagenen Umbau auch tatsächlich umzusetzen. Geschehen ist wenig bis nichts, so dass einfach unqualifizierte Stellen abgebaut wurden. Würde man so wie jetzt weiter machen, bestünde tatsächlich eine Gefahr für die Erhaltung der Wasserstraßen: Denn Stellen werden vor allem abgebaut, wenn hoch Qualifizierte in der Wirtschaft attraktivere Stellen finden und ltere mit viel Erfahrung in wohlverdiente Rente gehen. Das führt zu einem Know-how-Verlust, der den Haushalt nur kurzfristig entlastet und langfristig die Kosten wieder steigen lässt.

Eine verantwortungsvolle Politik hat hier die Pflicht einzugreifen und eine Reform zu verlangen. Da das Interesse an Reformen innerhalb

Die Holtenauer Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals in Kiel: Die WSV sorgt für die Organisation des Verkehrs auch auf dieser Wasserstraße.

FOTO: MANFRED CZYBIK / PIXELIO.DE



zu reformierender Organisationen meist recht gering ist, schien die einzig wirksame Eingriffsmöglichkeit offensichtlich eine begrenzte Haushaltssperre zu sein: Erst wenn es einen Umsetzungsvorschlag für den von der Verwaltung selbst vorgeschlagenen Umbau gibt, dürfen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wieder eingestellt und befördert werden – selbstverständlich mit Ausnahme der Auszubildenden.

Die Bundesregierung reagierte auf diesen entsprechenden Beschluss des Haushaltsausschusses – und griff Vorschläge der Grünen auf: Wer die WSV reformieren will, muss bei ihren zukünftigen Aufgaben beginnen und klären, welche Wasserstraßen mit welchen Mitteln unterhalten werden müssen. Eine eigentlich logische Grundlage wird damit zum Ausgangspunkt einer Verwaltungsreform: Lasst uns sehen, welche Mittel wir haben und wo der Verkehr zwingend laufen muss – das bringen wir dann in Einklang und orientieren daran die notwendige Verwaltung. Das klingt einfach und wurde doch lange ignoriert: Seit Jahrzehnten ist es gut gepflegte Tradition, für die Verkehrsinfrastruktur neue Projekte zu ersinnen. In fast jedem Ort unseres Landes träumen Firmen, Bürgerinnen und Bürger oder Abgeordnete von neuen Anbindungen: Eine Umgehungsstraße hier, ein ICE-Anschluss dort. Gerne wird auch eine komplett neue Autobahn erdacht oder eben eine tiefere Rinne für den Kanal gewünscht, um den teuren kommunalen Hafen auslasten zu können.

Diese Wünsche sind vor Ort nachvollziehbar. Jeder hat beste Absichten, um seine Region zu entwickeln. All diese Wünsche gelangen in einem bis heute schwer nachvollziehbaren Verfahren in den Bundesverkehrswegeplan und werden als »vordringlich« oder »weiterer Bedarf« eingestuft. So sind zum Beispiel alle Wasserstraßenprojekte (für etwa vier Milliarden Euro) »vordringlich« – wieso, bleibt unklar. Häufig geht es eher um Wahlkreise, Gefälligkeiten, persönliche Beziehungen oder zu gewinnende Wahlen, als um eine wirkliche Abwägung, welche Projekte tatsächlich langfristig notwendig und bezahlbar sind.

So wurde etwa seit der deutschen Einheit von einem Wasserstraßennetz im Osten geträumt, welches mit den Transportmengen auf Rhein oder Mittellandkanal mithalten könnte angesichts des steilen Aufstiegs, den die neuen Länder nehmen würden. Es kam bekanntlich anders, trotzdem wurde mehr als eine Milliarde in die Anbindung Berlins investiert. Viel mehr Schiffe als vorher sind trotzdem nicht unterwegs, aber das hält manchen bis heute nicht davon ab, weiterhin auf eine vertiefte Elbe und einen Saalekanal zu setzen.

All dies macht deutlich, dass wir mehr Ehrlichkeit brauchen. Deswegen ist es zu begrüßen, dass die Bundesregierung diesen Schritt nun gegangen ist. Nachdem erkannt wurde, dass die alten Vorstellungen von einem zukünftigen Wasserstraßennetz unrealistisch sind, muss es jetzt um die Präzisierung der neuen Netzstruktur gehen. Eine Reform der WSV muss sich dann an den realistischen Verkehrsströmen sowie ökonomischen und ökologischen Zielsetzungen orientieren. Die vorhandenen Mittel müssen auf den Erhalt wichtiger Wasserstraßen sowie eine hohe ökologische Qualität der Gewässer, den Schutz und die Reaktivierung von Auen, den naturnahen Hochwasserschutz und die ökologische Durchgängigkeit konzentriert werden.

Für die Reform ist eine fundierte Analyse der Ziele und Aufgaben der WSV notwendig. Denn nur so kann nachvollzogen werden ob beziehungsweise wie Außenbezirke, Dienststellen, mter und Direktionen geschlossen oder zusammengelegt, Personalstellen ab- und umgebaut oder Qualifizierungsmaßnahmen umgesetzt werden müssen. Dazu muss jetzt ein Konzept erarbeitet werden, in dem endlich ein aktueller Gesamtkatalog aller Aufgaben der WSV enthalten ist und der eine Unterscheidung zwischen staatlich zu organisierenden und vergebefähigen Aufgaben vornimmt. Nur damit kann klar quantifiziert werden, welches Personal benötigt wird.

Die Reform der WSV kann nur zusammen mit den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern erfolgreich sein. Um in diesen Prozess

Eigenanzeige: Wir lassen klimaneutral drucken



CO₂ NEUTRAL

Auftr.Nr. 110499219

by flyeralarm

alle Betroffenen einzubinden, schlagen die Grünen vor, eine Regierungskommission »Wasserstraße« einzusetzen, welche die Umsetzung der neuen Netzstruktur und der Verwaltungsreform beratend begleitet. Hierin müssten Vertreter der Schifffahrtsbranche, der Häfen, der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, von Bund, Ländern und Kommunen sowie der Umwelt- und Naturschutzverbände, ferner Expertinnen oder Experten für Verwaltungsreformen vertreten sein. Mit diesen Maßnahmen hätten wir die Chance auf ein funktionierendes und langfristig bezahlbares Wasserstraßensystem mit einer effizienten Verwaltung. Packen wir es an. ◀

ANMERKUNGEN:

- * Valerie Wilms ist Bundestagsabgeordnete und Sprecherin für maritime Politik der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen.
- 1. Laut einer Kleinen Anfrage an die Bundesregierung (Drucksache 17 / 3167) sind in der gesamten WSV (ohne die Oberbehörden BAW, BfG und BSH) 14.394 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Für 761 Kilometer Seewasserstraßen werden in den WSD Nord und Nordwest sowie ihren WSA Bremen, Bremerhaven, Brunsbüttel, Cuxhaven, Emden, Hamburg, Kiel-Holtenau, Lübeck, Tönning, Stralsund und Wilhelmshaven 3892 Menschen beschäftigt.
- 2. Projektgruppe Kernaufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (20. Juli 2001): Entwicklungskonzepte für eine zukunftsorientierte Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Konzentration der WSV auf ihre Kernaufgaben).

