

presse

Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung: Maukorberlass vom Tisch

Zur heutigen Ausschussdebatte um die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erklären der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion Uwe Beckmeyer und der zuständige Berichterstatter Gustav Herzog:

Die Bundesregierung gibt nicht nur die integrierte Verkehrspolitik auf, sondern opfert die Schifffahrt und hängt wirtschaftlich ganze Landstriche ab, sagen Uwe Beckmeyer und Gustav Herzog zur heutigen Ausschussdebatte um die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Der von der Bundesregierung verfasste Maukorberlass an alle Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSD) in Deutschland musste auf Druck der SPD wieder zurückgenommen werden. Ab sofort dürfen Abgeordnete wieder mit ihren Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Gespräche führen und vor Ort Besuchstermine wahrnehmen. Aus Angst vor den Folgen ihrer eigenen unausgegorenen Privatisierungswelle hat der Verkehrsminister zunächst versucht jeglichen Gesprächs- und Informationsaustausch zwischen Parlament und Wasser- und Schifffahrtsdirektionen zu verhindern.

Allein dieser Vorgang zeigt schon, dass die ganzen Reformpläne der Bundesregierung zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen gegen die einzelnen Standorte und die Beschäftigten gerichtet ist. Die ganze Debatte zeigt seit Monaten, wie hilflos die Bundesregierung agiert und dabei nicht nur die integrierte Verkehrspolitik aufgibt sondern die Schifffahrt opfert und ganze Landstriche wirtschaftlich abhängt.

Die Ansage kam von der FDP: Wir müssen die Aufgaben der WSV privatisieren. Mit dem ersten WSV-Beschluss des Haushaltsausschusses vom Oktober 2010

setzte die Koalition dem Ministerium die geladene Waffe auf die Brust: Beförderungsstopp, Wiederbesetzungsmoratorium, Umwandlung von Ausführungs- in Gewährleistungsverwaltung. Sogar Auszubildende sollen nicht mehr übernommen und so wertvolle Nachwuchskräfte nicht eingebunden werden. Das Ministerium wiegelte zwar in der Kernforderung nach Stellenabbau erst einmal ab, kategorisierte im gleichen Zug aber das Wasserstraßennetz neu. Demzufolge sollen zukünftig nur noch ausgesuchte Bruchteile unserer Wasserstraßen überhaupt Investitionen in Ausbau und Unterhaltung erhalten, sodass große Teile der Verwaltung überflüssig würden.

Damit wird nicht nur ganz Ostdeutschland trocken gelegt: Investitionsmittel und Personal sollen demnach nur noch auf das Vorrangnetz konzentriert werden. Das bedeutet, nur das Vorrangnetz wird weiter ausgebaut, also ab zehn Millionen Tonnen pro Jahr im Binnennetz und 50 Millionen Tonnen im Küstenbereich. Schon das Hauptnetz mit einem Transportvolumen ab fünf Millionen Tonnen wird nur noch im Rahmen der Ersatzinvestitionen unterhalten, große Teile sollen gar rückgebaut werden. Auf diese Weise soll ein ganzer Verkehrsträger geschrumpft werden, während die Bundesregierung den Anspruch auf Verkehrsnetzgestaltung in Gänze aufgibt. Wasserstraßen, Hafenanlagen und die darauf angewiesene Wirtschaft werden abgehängt, die dafür zuständige WSV zusammengestrichen, weil die FDP umstrukturieren und vor allem privatisieren will.

In der heutigen Ausschusssitzung konnte man aus den Stellungnahmen der Vertreter von Schwarz-Gelb eine eindeutige Kampfansage an die Wasserschiffahrtsschiffahrtsdirektionen Magdeburg, Hannover und Münster heraushören. Fakten werden jedoch schon jetzt geschaffen, indem Investitionen gesperrt und die Verwaltung abgebaut wird. Vorsorglich werden alle Vergaben über 100.000 Euro für Investitionen in Fahrzeuge oder verkehrliche Infrastruktur an Wasserstraßen unterhalb fünf Millionen Tonnen/a bis auf Weiteres ausgesetzt.

Unter dem Deckmantel von Aufgabenkritik sollen die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen von der bewährten und effizienten Struktur einer Durchführungsverwaltung zu einer reinen Gewährleistungsverwaltung degradiert werden.

Dagegen kämpfen wir. Für die Schifffahrt, als integraler Bestandteil eines schlagkräftigen Verkehrsnetzes und für die WSV, die hervorragende Arbeit leistet, damit die Vorteile der Schifffahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern auch sinnvoll ausschöpft werden können.

