

presse

Sachverständige kritisieren „Tonnenideologie“ des Bundesverkehrsministers

Anlässlich der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erklären der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion Uwe Beckmeyer und der zuständige Berichterstatter Gustav Herzog:

Die öffentliche Anhörung im Verkehrsausschuss zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat klar gemacht: Keiner der sieben Sachverständigen konnte dem Schlingerkurs der Bundesregierung etwas abgewinnen, teilen Uwe Beckmeyer und Gustav Herzog mit.

Keiner der sieben Sachverständigen konnte dem Schlingerkurs der Bundesregierung etwas abgewinnen. Die Vorgehensweise, aus dem Haushaltsausschuss Privatisierungsvorgaben zu bekommen und daraus ein Wasserstraßen-Stilllegungsprogramm zu entwickeln, wurde von den Expertinnen und Experten ausnahmslos zurückgewiesen. Vielmehr gab es breite Einigkeit darüber, dass die Jahrestonnage als alleiniges Kriterium für die Netzkategorisierung nicht ausreichend sei.

Wertschöpfung, Netzfunktion, Erreichbarkeit und Zukunftspotential sind nur einige der Faktoren, die für eine solide Nutzen-Kosten-Berechnung herangezogen werden müssen. Die Investitionsstrategie braucht eine wissenschaftlich untermauerte und anerkannte Grundlage – die Vorlage des Bundesministeriums ist dazu nicht geeignet.

Auch in puncto Verwaltungsreform der WSV gab es für die Pläne der Regierungskoalition eine klare Absage. Selbst der Bundesrechnungshof (BRH) hat niemals eine Privatisierungsvorgabe gemacht, wie in der Anhörung deutlich wurde. Diese wurde dem Beschlussvorschlag erst im Haushaltsausschuss von

CDU/CSU, FDP und den Grünen hinzugefügt. Der BRH verlangt hingegen ausschließlich eine Organisationsuntersuchung nach anerkannten Methoden, die eine Aufgabenkritik und Personalbedarfsermittlung einschließt. Damit ist der Bundesrechnungshof auf einer Linie mit der SPD.

Auch bei den Sachverständigen stießen die Privatisierungsvorgaben der Koalition auf klare Ablehnung. Denn eine Mehrvergabe über das jetzige Maß hinaus bedeutet Kostensteigerungen und Qualitätsverluste. Die WSV ist in der Fläche ein notwendiger Partner für die Wirtschaftsbeteiligten, für Städte und Gemeinden und auch ein ökologisches Flussmanagement braucht eher mehr als weniger WSV – ein Argument der Gewerkschaft ver.di, dem sich auch der BUND nicht verschließen konnte.

Auffallend war die große Resonanz bei dem Thema, die auch durch die Vielzahl des bei der Sitzung anwesenden Fachpublikums dokumentiert wurde.

An dieser Anhörung kommen das BMVBS und die Regierungskoalition nicht vorbei. Hier müssen nun Taten folgen und es bleibt zu hoffen, dass dem Herbst der falschen Entscheidungen nun ein Sommer der Vernunft folgen wird. Es braucht eine integrierte Verkehrspolitik und ein Denken in miteinander verknüpften Verkehrsnetzen.

Unmittelbare Aufgabe der schwarz-gelben Bundesregierung muss es jetzt sein, das verspielte Vertrauen der Wirtschaftsbeteiligten rasch zurückzugewinnen. Bereits jetzt ist durch die Investitionszurückhaltung wirtschaftlicher Schaden entstanden. Politik muss ein zuverlässiger Partner sein.