



Fehlender Fortschritt bei WSV-Reform

Rede von Herbert Behrens, 28. Januar 2016

Rede zu Protokoll

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Mai 2013 wurde offiziell die Bonner Zentrale der neuen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt eingerichtet. Es musste kurz vor Auslaufen der letzten Wahlperiode wenigstens der Anschein des Fortschritts bei der bereits zwanzig Jahre angekündigten Reform der WSV erweckt werden.

Doch zweieinhalb Jahre später wird immer noch daran herumgedoktert, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Gang zu bringen. Offensichtlich läuft in der Bonner Zentrale noch gar nichts. Seit mehr als einem Jahr versucht mein Büro, die Bonner Zentrale telefonisch zu erreichen. Doch niemals hat dort jemand das Telefon abgenommen. Die Generaldirektion in Bonn ist eher eine Art Briefkastenfirma als eine arbeitende Behörde, die in der Lage ist, die ihr übertragenen Aufgaben zu bewerkstelligen.

Also steht die Umsetzung der WSV-Reform immer noch in den Startlöchern. Sieben Berichte hat es bedurft, um über den Stand des WSV-Reformprozesses zu berichten. Wir haben mindestens 20 Debatten hier im Plenum und im Ausschuss dazu

geführt. Doch im Wesentlichen ist nichts passiert. Die Gewerkschaft ver.di schreibt zu Recht, dass das Verkehrsministerium es nach der Zerschlagung der Direktionen offenbar nicht mehr eilig hatte, eine funktionierende Verwaltung aufzubauen.

Der eigentliche Grund für den fehlenden Fortschritt ist jedoch, dass frühere Regierungen mit der Reform ganz andere Absichten hatten, als die, die heutzutage aufgeführt werden. Mit dem Auftrag, die WSV umzubauen, ist folgende Androhung verbunden gewesen: Wir machen aus der WSV als einer Ausführungsverwaltung eine Gewährleistungsverwaltung. Auf Wunsch der letzten schwarz-gelben Regierung sollten nur noch wenige Zuständigkeiten in den Händen der WSV-Beschäftigten bleiben.

Die Vergabe von Ausführungsaufgaben sollte einen massiven Personalabbau ermöglichen: Nachdem seit 1993 die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bereits jede dritte Stelle verlor, sollte zusätzlich jede fünfte Stelle verschwinden. Bei der Planung blieben die Beschäftigtenvertretungen außen vor.

Glücklicherweise haben die Beschäftigten diese Kahlschlagpläne im Jahr 2013 mit ihrem Arbeitskampf weitgehend abwehren können. Die Große Koalition nahm den Umbau zur reinen Auftragsvergabestelle und den weiteren Personalabbau zurück. Die WSV-Reform wurde im Koalitionsvertrag und dem sechsten Bericht zur reinen Verwaltungsreform umgetauft. Aus dem Abbau der Schifffahrtsämter wurde eine verpuschte Verwaltungsreform.

Doch die Personalengpässe aufgrund des Abbaus der letzten Jahrzehnte und die damit verbundenen Engpässe für die Binnenschifffahrt bleiben. Das bestätigen Eddi Weinert vom Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin: „Wenn einer Urlaub hat oder krank wird, können wir nur dicht machen. Wie soll es anders funktionieren, wenn eine Schleuse nur mit

drei Personen besetzt ist, die Schleuse aber im Sommer von 6 bis 20 Uhr geöffnet sein soll? Früher waren hier noch sechs Beschäftigte tätig, dann wurde Personal eingespart.“ Tatsächlich waren zur Wende beim Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin etwa 900 Beschäftigte eingestellt. Jetzt sind es nur noch 403 fertig ausgebildete Kräfte, die aber die gleiche Arbeit erledigen müssen.

Die Folgen des Personalabbaus für den Schiffsverkehr wurden am Beispiel des Berliner Raums im vergangenen Jahr wieder deutlich. Seit dem 1. April 2015 schließt die WSV die Schleusen Neue Mühle, Kummersdorf, Storkow und Wendisch-Rietz im Osten Brandenburgs im Sommer schon um 18 Uhr statt wie bisher um 22 Uhr. Morgens fangen die Schichten außerdem erst am 8:30 statt ab 7 Uhr an. Da die Schleusen Kummersdorf, Storkow, Wendisch Rietz ebenfalls um 18 Uhr schließen, sind Wochenendausläufe für Berufstätige in Berlin nahezu unmöglich gemacht worden.

Auch fehlen den Neubauämtern etwa 100 Ingenieure, die für Erhalt- und Ausbaumaßnahmen an den Wasserstraßen dringend erforderlich sind. Der andauernde Mangel an qualifiziertem Personal hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass hunderte Millionen Euro für an Um- und Ausbaumaßnahmen nicht abgerufen werden konnten. Auch relativ „kleine“ Investitionen mit großer Kapazitätswirkung bleiben auf der Strecke, wie zum Beispiel der Ausbau der Schleusen in Fürstenwalde und Kleinmachnow.

Die Bundesregierung hat bis heute nichts unternommen, um die Personalengpässe, die aufgrund der Altersstruktur der Belegschaft der WSV nochmal erschwert werden, zu verringern.

Herr Minister, es genügt nicht, den Umbau der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung auf Papier zu beschließen und Namen in den Gesetzen und

Verordnungen zu ändern. Wenn sie die eigentlichen Engpässe für die Binnenschifffahrt beheben wollen, müssen Sie die Schifffahrtsämter wieder zu attraktiven und verlässlichen Arbeitgebern machen. Fangen Sie endlich damit an.

Vielen Dank