

Antrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Barbara Höll, Katrin Kunert, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Dorothee Menzner, Cornelia Möhring, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Raju Sharma, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Kein Personalabbau bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – Aufgaben an ökologischer Flusspolitik ausrichten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Pläne der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP zum Umbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) würden zu einer weiteren Privatisierung von Leistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge und Personalabbau führen. Der Umbau von einer Ausführungs- zu einer Gewährleistungsverwaltung würde bedeuten, dass wesentliche Aufgaben nicht mehr selbst erledigt, sondern zunehmend privat vergeben würden. Obwohl seit 1993 schon mehr als ein Viertel (fast 5 000) aller Stellen abgebaut wurde, will die Bundesregierung bis zum Jahr 2020 weitere 2 800 Stellen abbauen. Dies lehnt der Deutsche Bundestag ab.

Der Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 24. Januar 2011 stellt den von den Koalitionsfraktionen gewünschten Umbau der WSV von einer Ausführungs- zu einer Gewährleistungsverwaltung begründet in Frage. Die eigenen Beschäftigten zunächst zu entlassen und sich anschließend die fehlende Kompetenz wieder teuer einzukaufen ist weder sozialpolitisch noch ökonomisch vertretbar. Das Personal ist zur Aufrechterhaltung des Betriebs und zur Erledigung der umfangreichen Aufgaben notwendig und von gesamtwirtschaftlicher Bedeutung.

In seinem Bericht schlägt das BMVBS ferner eine Klassifizierung der Bundeswasserstraßen vor, deren wesentlichstes Element es ist, dass sich der Großteil der Investitionen für Baumaßnahmen zukünftig auf die am stärksten befahrenen und genutzten Wasserstraßen beschränken soll. Bis zum 30. April 2011 will die Bundesregierung die Wasserstraßen abschließend klassifizieren.

Eine Klassifizierung der Bundeswasserstraßen anhand der Transportleistung wird der multifunktionalen Bedeutung der Wasserstraßen für die öffentliche Daseinsvorsorge jedoch nicht gerecht. Sie würde bei der geplanten Mittelkürzung dazu führen, dass auf den wenig befahrenen Wasserstraßen durch Vernachlässigung des Unterhalts in Kürze keine Schifffahrt mehr möglich ist. Deswegen sind

für das Wasserstraßen-Nebennetz flussbezogene Verkehrskonzepte unter Berücksichtigung alternativer Verkehrsträger zu entwickeln. Zu berücksichtigen ist dabei, dass sich Spezial- und Schwertransporte nicht auf andere Verkehrsträger verlagern lassen.

Nach dem Bericht des BMVBS sollen laufende Infrastrukturprojekte vollendet werden. Um zu verhindern, dass Fakten geschaffen werden, die einer ökologischen Flusspolitik zuwiderlaufen, ist ein Moratorium für laufende Ausbaumaßnahmen zu erlassen. Nach der vom Deutschen Bundestag zu bestätigenden Klassifizierung sind die Ausbaumaßnahmen entsprechend anzupassen.

Die verfügbaren Ressourcen (Personal- und Sachmittel) sollen nach Plänen der Bundesregierung zukünftig umverteilt werden. Dabei sind die Ressourcen neben den Ausbaumaßnahmen, die durch das jetzige und künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen gerechtfertigt sind, zur Förderung eines naturnahen Wassertourismus und für Renaturierungsmaßnahmen einzusetzen. Den deutschen Verpflichtungen aus EU-Vorgaben wie der Wasserrahmenrichtlinie, dem Natura-2000-Netzwerk und der Hochwasserrahmenrichtlinie muss entsprochen werden. Die Klassifizierung der Wasserstraßen muss mit einer ökologisch orientierten Gewässerpolitik einhergehen, durch entsprechende Erlasse konkretisiert und die Bereitstellung ausreichender Ressourcen gewährleistet werden.

Eine Aufgabenkritik und Prozessoptimierung für die WSV ist sinnvoll, sofern die Aufgaben der WSV an einer ökologisch nachhaltigen Flusspolitik ausgerichtet werden. Dieser Wandel der WSV zu einer Institution, die sich neben dem Erhalt und dem Betrieb wichtiger Wasserstraßen auch dem naturnahen Wassertourismus und der Renaturierung vieler Fließgewässer verschreibt, kann langfristig Beschäftigung sichern.

Neue Aufgaben für die WSV ergeben sich aus dem Ziel, einen guten ökologischen Gewässerzustand entsprechend der europäischen Wasserrahmenrichtlinie zu erreichen, und der Ausrichtung geeigneter Flüsse und Kanäle auf eine naturverträgliche touristische Nutzung. Zudem würde eine Kompetenz des Bundes auch für den Hochwasserschutz eine ökologische Flusspolitik aus einer Hand ermöglichen.

Flüsse und Kanäle sind multifunktional, sie dienen nicht nur dem Gütertransport, sie sind auch ein ökologisch wertvoller Natur- und Erholungsraum. Neben der Verkehrsfunktion wird die Bedeutung der Wasserwege für Umwelt, Fährverkehr, Personenschiffahrt und Wassertourismus im Bericht zwar genannt, jedoch nicht weiter ausgeführt. Darum sind weitere geeignete Kriterien wie Umweltstatus und ökologische Ziele, Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer sowie touristische Wertschöpfung zu Grunde zu legen. Bei der Klassifizierung der Wasserstraßen ist darauf zu achten, dass es einen nicht monetär bewertbaren ökologischen Wert der Flüsse und Kanäle für Flora und Fauna gibt, dessen Bedeutsamkeit ebenfalls berücksichtigt werden muss. Wertvolle Naturräume sind zu erhalten und zurückzugewinnen. Für das Wassertourismusnetz und das ökologische Netz sind unabhängig vom Güterverkehrsaufkommen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die WSV als Ausführungsverwaltung zu erhalten,
- den geplanten Personalabbau von weiteren 2 800 Stellen bis 2020 aufzugeben und die WSV durch interne Qualifizierung in die Lage zu versetzen, den vielfältigen neuen Aufgaben für die touristische Nutzung, für den Naturschutz und eine ökologische Flusspolitik gerecht zu werden,
- das Wiederbesetzungsmoratorium und den Beförderungsstopp sofort aufzuheben und die ca. 1 250 Auszubildenden zu übernehmen,

- durch eine ausreichende Ausstattung mit Fachpersonal das Vergabevolumen zu senken,
- bei den zukünftigen Maßnahmen wie z. B. der Klassifizierung der Bundeswasserstraßen, Veränderungen in der Aufbau- und Ablauforganisation und der Personalausstattung eine Aufgabenkritik und Geschäftsprozessoptimierung (insbesondere auf Leitungsebene) unter Beteiligung der Beschäftigten und ihrer Interessenvertretungen voranzustellen,
- zur Klassifizierung der Bundeswasserstraßen für den Gütertransport weitere Kriterien wie z. B. Renaturierung von Wasserstraßen und naturnahen Wassertourismus einzubeziehen. Dabei ist nicht nur die biologische Durchgängigkeit der Flüsse und Kanäle in beide Richtungen für wandernde Tierarten zu gewährleisten, sondern auch eine ökologische Durchgängigkeit für Geschiebe,
- für laufende Ausbaumaßnahmen ein Moratorium zu erlassen, bis die Klassifizierung vom Deutschen Bundestag bestätigt worden ist. Die Klassifizierung ist mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. anzupassen,
- für das Wasserstraßen-Nebennetz sind flussbezogene Verkehrskonzepte unter Berücksichtigung alternativer Verkehrsträger, insbesondere der Schiene, spätestens zwei Jahre nach dem Beschluss der Klassifizierung vorzulegen,
- Wasserstraßen, die für eine touristische Nutzung vorgesehen sind, auf einen naturnahen, vorwiegend nichtmotorisierten Wassertourismus auszurichten und die erforderlichen Schleusen im Unterhalt aufrechtzuerhalten,
- keine Privatisierungen von Schleusen für touristische Wasserstraßen vorzunehmen,
- als Restwasserstraßen eingestufte Flüsse ohne wassertouristische Bedeutung vollständig zu renaturieren (Wiederherstellung der einzelnen Ufer- und Bodenzonen) und dabei den Rückbau von Schleusen zu prüfen,
- sämtliche Binnenwasserstraßen im Hinblick auf den Hochwasserschutz in Zusammenarbeit mit den Ländern mit ausreichend Retentionsflächen auszustatten und so weit wie möglich am natürlichen Flussbett auszurichten,
- dafür Sorge zu tragen, dass die Binnenschifffahrt als umweltfreundliche, kostengünstige und sichere Alternative erhalten bleibt und
- bis Ende 2011 einen Bericht vorzulegen über Lösungen zur Ausstattung der Binnenschifffahrtsflotte mit AIS (Automatisches Identifikationssystem) oder einer vergleichbaren technischen Lösung zur Erleichterung des Begegnungsverkehrs auf Wasserwegen, was einige geplante Ausbaumaßnahmen zum Teil verzichtbar machen würde.

Berlin, den 14. April 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Die WSV ist für die hoheitliche Verwaltung des Binnenwasserstraßennetzes von über 7 300 km sowie die Sicherheit und Regelung des Schiffsverkehrs auf 23 000 km² Seewasserstraßenflächen zuständig. Dazu gehören auch rund 450 Schleusenkammern und 290 Wehre. Es ist eines der am stärksten befahrenen Wasserstraßennetze der Welt. Auf dem Seewege werden jährlich über

350 Millionen Tonnen, auf den Binnenwasserstraßen über 250 Millionen Tonnen Güter transportiert. Die WSV ist neben dem Ausbau und dem Unterhalt der Infrastruktur auch für die Erreichung ökologischer Ziele zuständig, dazu gehören ein guter ökologischer Gewässerzustand und die Durchgängigkeit von Stauanlagen. Es sind Aufgaben der Daseinsvorsorge, die im gesamtwirtschaftlichen Interesse liegen und in öffentliche Hand gehören.

Die WSV unterhält und betreibt zudem eine der weltweit modernsten und leistungsfähigsten Flotten an Schadstoffunfallbekämpfungsschiffen (Öl- und Chemiebekämpfung, Notschleppen und Schiffsbrandbekämpfung). Nur das Zusammenspiel von erfahrenen Technikern, Nautikern, Ingenieuren und Wasserbauern ermöglicht es, auf schwere und unvorhersehbare Havarien rasch und fundiert zu reagieren. Der WSV unterstehen 549 Schiffe, die zukünftig zunehmend privat bereedert werden sollen. Dadurch würde weiteres Personal abgebaut und wertvolles Fachwissen verloren gehen, das wiederum extern eingekauft werden müsste. Befristete Charterverträge wie am Beispiel der kürzlich in Dienst gestellten Hochseeschlepper „Nordic“ und „Baltic“ zeigen, dass der finanzielle Aufwand der externen Erbringung die Kosten für Schlepper im Eigenbetrieb übersteigt. Das Projekt der „Maritimen Notfallvorsorge“ kostet nun jährlich ca. 19,6 Mio. Euro, während es 2005 noch 15 Mio. Euro waren. Eine dauerhafte Bereitstellung ist wegen der Befristung der Verträge – bei den Notschleppern sind es zehn Jahre – nicht gegeben. Dadurch entsteht eine einseitige Abhängigkeit des Bundes von privaten Reedern, die bei Auslaufen der Verträge in den Verhandlungen über Anschlussverträge den Preis maßgeblich bestimmen könnten. Gewässerschutz ist eine hoheitliche Aufgabe und darf nicht an Dritte abgetreten werden.

Am 27. Oktober 2010 beschloss der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages auf Antrag der Koalitionsfraktionen, dass das BMVBS einen Bericht vorzulegen habe, der im Wesentlichen den Umbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes von einer Ausführungs- zu einer Gewährleistungsverwaltung darstellen sollte. Diesen Bericht legte das BMVBS mit Datum vom 24. Januar 2011 vor (Ausschussdrucksache 17(15)165). Darin erteilt das BMVBS den beiden Kernforderungen aus dem Beschluss des Haushaltsausschusses eine klare Absage:

1. Die Vergabe von Leistungen an Dritte über das bisher erreichte Niveau hinaus sei weder möglich noch wünschenswert, da der Betreuungsaufwand für Vergabeverfahren so stark angestiegen sei, dass er nahezu auf dem Niveau der Eigenerledigung liege und zudem die Ausführungsqualität bei externen Vergaben nachgelassen habe. Vergaben seien gegenüber der Eigenerledigung bestenfalls kostenneutral, zum Teil sogar deutlich teurer.
2. Im Bericht werden keine Angaben zum Umbau von Stellen gemacht, die ein Konzept einer Gewährleistungsverwaltung nach sich zögen.

Deswegen erneuerte der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages am 9. Februar 2011 in einem Beschluss die Aufforderung an die Bundesregierung, einen Bericht über den Umbau der WSV von einer Ausführungs- zu einer Gewährleistungsverwaltung bis zum 30. April 2011 vorzulegen.