

Leistungsfähiges und bedarfsgerechtes Wasserstraßenmanagement sicherstellen

Positionspapier der CDU-Bürgerschaftsfraktion zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Beschluss vom 01.10.2012

1. Anliegen und Hintergrund

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) verwaltet die Bundeswasserstraßen, zu denen 23.000 km² auf See und 7.350 km in Binnengewässern gehören. Zu den Aufgaben der WSV gehört es, die Bundeswasserstraßen in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten (Strompolizei) sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffverkehrs zu gewährleisten (Schifffahrtspolizei). Die Dienstleistungen der WSV umfassen die Fahrrinnenunterhaltung (Peilen und Baggern), Neubaumaßnahmen, die Bauwerkinstandhaltung, die Verkehrsüberwachung und -regelung sowie die Ausstellung strom- und schifffahrtspolizeilicher Genehmigungen für Baumaßnahmen (Uferveränderungen, Unter- und Überführungen, Bagger- und Bergungsmaßnahmen) und die Errichtung und den Betrieb von Anlagen (Anlegestellen, Umschlaganlagen, Schiffsliegeplätze, schwimmende Anlagen).

Derzeit arbeiten rund 12.500 Mitarbeiter bei der WSV, die sich in sieben Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSD), 39 Wasser- und Schifffahrtsämtern (WSÄ) und sieben Wasserstraßenneubauämtern gliedert.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hatte 1999 – in der Regierungszeit von Rot-Grün – eine Projektgruppe „Konzentration der WSV auf ihre Kernaufgaben“ eingerichtet, die den Auftrag hatte, Einsparvorschläge für die WSV zu erarbeiten und dafür Umsetzungsvorschläge unterbreiten. Nicht alle Empfehlungen der Kommission wurden bislang umgesetzt. Gutachter hatten empfohlen, die WSV zu verschlanken und die Verwaltung an ein zukünftig zu betreibendes Wasserstraßennetz anzupassen. Besonders der Bundesrechnungshof (BRH) hat immer wieder die fehlende Umsetzung der Reformvorschläge kritisiert.¹

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat daher am 25.05.2012 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU/CSU, FDP und Bündnis 90/Die Grünen das BMVBW zu einer umfassenden Organisationsuntersuchung (Aufgabenkritik, Geschäftsprozessoptimierung, Anpassung der Aufbauorganisation, Personalbedarfsbemessung) und zur Untersuchung und Umsetzung der Investitionsstrategie für die WSV aufgefordert.

¹ Bundesrechnungshof: Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung über den unzureichenden Fortschritt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (09.12.2010).

In seinem aktuellen Bericht zur WSV-Reform² schlägt das BMVBS im Wesentlichen folgende Maßnahmen vor:

- Kategorisierung der Wasserstraßen nach ihrer Transportfunktion und Konzentration der Ressourcen für Betrieb und Unterhaltung an Wasserstraßen mit hoher Transportfunktion³
- regelmäßige Überprüfung der Netzkategorisierung (aller 5 Jahre)
- Durchführung von Vergaben nach Wirtschaftlichkeitskriterien
- Anpassung der Aufbauorganisation durch Wegfall einer Verwaltungsebene und Konzentration der Steuerungsaufgaben in einer zentralen Stelle (Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt – GDWS⁴); die bisherigen sieben WSDen werden zu Außenstellen der GDSW
- Trennung der Bereiche Verkehr und Infrastruktur und Schaffung spezialisierter Ämter (Bauämter)
- Revierbezogene Bündelung bestimmter Fachaufgaben (Verkehrsmanagement, Schifffahrt, Geodienste, Liegenschaften, Nutzungen)
- Verschlankung des Verwaltungsaufbaus durch Reduzierung der Behördenanzahl um ca. 1/3

Bei der Netzkategorisierung (siehe Anlage 1) würde die Außenweser ins Kernnetz (Kategorie A) eingestuft, die Unter- und Mittelweser hingegen als ergänzendes Kernnetz (Kategorie B). Die Oberweser würde als „sonstige Wasserstraße“ eingestuft. Ausbauinvestitionen für größere Fahrzeuge sollen ausschließlich im Kernnetz vorgenommen werden. Im ergänzenden Kernnetz sind weiterhin Optimierungsmaßnahmen (z. B. Vertiefungen, geringfügige Verbreiterungen) möglich. Das Nebennetz (Kategorie C) sowie die sonstigen Wasserstraßen sollen nicht weiter ausgebaut aber in ihrem Bestand erhalten werden. Ersatzinvestitionen sind in den Netzkategorien A, B und C möglich.

Als Folge der neuen Aufbauorganisation würde das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Bremen seine Eigenständigkeit verlieren und zu einer Außenstelle (ASt) des WSA Bremerhaven werden. Zudem würden im Bereich der bisherigen WSD Nordwest (Aurich) bestimmte Aufgaben (z. B. Konzeptentwicklung, juristische Bewertung, schifffahrtspolizeiliche Aufgaben, Erteilung von Genehmigungen) von den WSÄ Bremerhaven (mit der ASt Bremen) sowie Emden ausgegliedert und beim WSA Wilhelmshaven als neuem Revieramt gebündelt werden. Die WSÄ Bremerhaven (mit der ASt Bremen) und Emden wären nur noch für Betrieb und Unterhaltung zuständig (siehe Anlage 2 und 3).

2. Bewertung

Die Reformvorschläge des BMVBS werden von verschiedener Seite aus kritisiert (u. a. von den norddeutschen Industrie- und Handelskammern, dem Wirtschaftsverband Weser und der Gewerkschaft ver.di). Dabei steht nicht die Reformnotwendigkeit der WSV an sich in Frage, vielmehr wird die Methode (bzw. das Ergebnis) der Netzkategorisierung sowie die neue Aufbauorganisation beanstandet.

² 5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vom 22.06.2012

³ Die Transportfunktion soll anhand der Tonnage ermittelt werden, die mit einem regionalen Wertschöpfungsfaktor gewichtet wird.

⁴ Arbeitstitel

Aus regionaler Sicht wird befürchtet, dass für die Unter- und der Mittelweser wegen der Einstufung in die zweithöchste Kategorie B mit geringeren Investitionsmitteln zu rechnen ist und der Hafen- und Logistikstandort Bremen in seinen Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt wird. Es wird befürchtet, dass durch die Zentralisierung der Steuerungsaufgaben in einer neuen Generaldirektion in Bonn regionale und personelle Bezüge zu den Akteuren vor Ort (Reedereien, Schiffsführer, Besitzer von Ufergrundstücken, Betreiber von Anlegern und Umschlaganlagen, Kommunen, politische Mandatsträger etc.) verloren gehen und darunter die Servicequalität der WSV leidet.

Die CDU-Bürgerschaftsfraktion nimmt diese Sorgen ernst und hält die Diskussion über die WSV-Reform noch nicht für abgeschlossen. Sie lässt sich dabei von folgenden grundsätzlichen Erwägungen leiten:

- a) In den kommenden Jahren wird die Gütertransportleistung weiter steigen. Aus Umweltgesichtspunkten muss es Ziel sein, den Anteil des Verkehrsträgers Wasserstraße an der gesamten Transportmenge zu erhöhen. Das Bundeswasserstraßennetz sowie die interne Organisation der WSV müssen dafür zukunftsfähig aufgestellt werden, wie auch der Bundesrechnungshof immer wieder angemahnt hat. Unter Rot-Grün ist diese Aufgabe liegen geblieben. Deswegen begrüßen wir es, dass die jetzige Bundesregierung die Reform der WSV anpackt.
- b) Im Rahmen der grundgesetzlichen Kompetenzordnung ist für die Organisation der WSV ausschließlich der Bund zuständig. Er ist es auch, der die Arbeit der WSV (z. B. die Ausbaumaßnahmen an der Unter- und Außenweser) finanziert. Es ist daher Aufgabe des Bundes zu beurteilen, welche Verwaltungsorganisation für eine effiziente Aufgabenerfüllung am besten geeignet ist. Mit der neuen Aufbauorganisation der WSV wird das Prinzip „Alle Dienstleistungen aus einer Hand“ durch das Prinzip „Steuerung aus einer Hand“ ersetzt. Aus Sicht der CDU-Bürgerschaftsfraktion hat sich die bisherige Aufbauorganisation bewährt. Das heißt aber nicht, dass mit der neuen Organisation nicht genauso gute Ergebnisse erzielt werden können. Beide Systeme haben ihre Vorteile. Es ist nicht Aufgabe Bremens, dies abschließend zu beurteilen.
- c) Für die Nutzer (Reedereien, Schiffsführer, Besitzer von Ufergrundstücken, Betreiber von Anlegern und Umschlaganlagen etc.) ist es nachrangig, wie die internen Verwaltungsabläufe bei der WSV organisiert sind. Für sie ist vielmehr entscheidend, dass die Dienstleistungen der WSV in der gewohnten Qualität angeboten werden und die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs garantiert ist. Dafür bedarf es bei der WSV klarer Zuständigkeiten und kompetenter Ansprechpartner mit regionalem „Know How“. Die Bearbeitungszeiten für fachliche Anfragen sowie die Erteilung strom- und schiffahrtspolizeilicher Genehmigungen dürfen sich nicht verlängern. Dies muss bei der Reform sichergestellt sein.
- d) Bremen ist als Hafen- und Schifffahrtsstandort auf eine moderne Wasserstraßeninfrastruktur angewiesen. Es bedarf daher ausreichender Investitionsmittel für die Bundeswasserstraße Weser.

3. Forderungen der CDU-Bürgerschaftsfraktion

Die CDU-Bürgerschaftsfraktion fordert den Senat auf, die Diskussion über die WSV-Reform konstruktiv zu begleiten und sich gegenüber dem Bund einzusetzen für

- die Sicherstellung eines leistungsfähigen und bedarfsorientierten Wasserstraßenmanagements und die Vermeidung von Reibungsverlusten bei der Umsetzung der WSV-Reform
- das Vorhalten klarer Zuständigkeiten und kompetenter Ansprechpartner mit regionalem „Know How“ für fachliche Anfragen, die Erteilung von Genehmigungen und den Abschluss von Nutzungsverträgen
- die Gewährleistung der Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs
- eine bessere Verknüpfung von See- und Binnenhäfen sowie von See- und Binnenschifffahrt
- die Übertragung der Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung auf den Bereich der Bundeswasserstraßen
- die Schaffung eines verbindlichen Rechtsrahmens für den Wasserstraßenausbau durch ein Wasserstraßenausbaugesetz
- ausreichende Investitionsmittel für die Bundeswasserstraße Weser

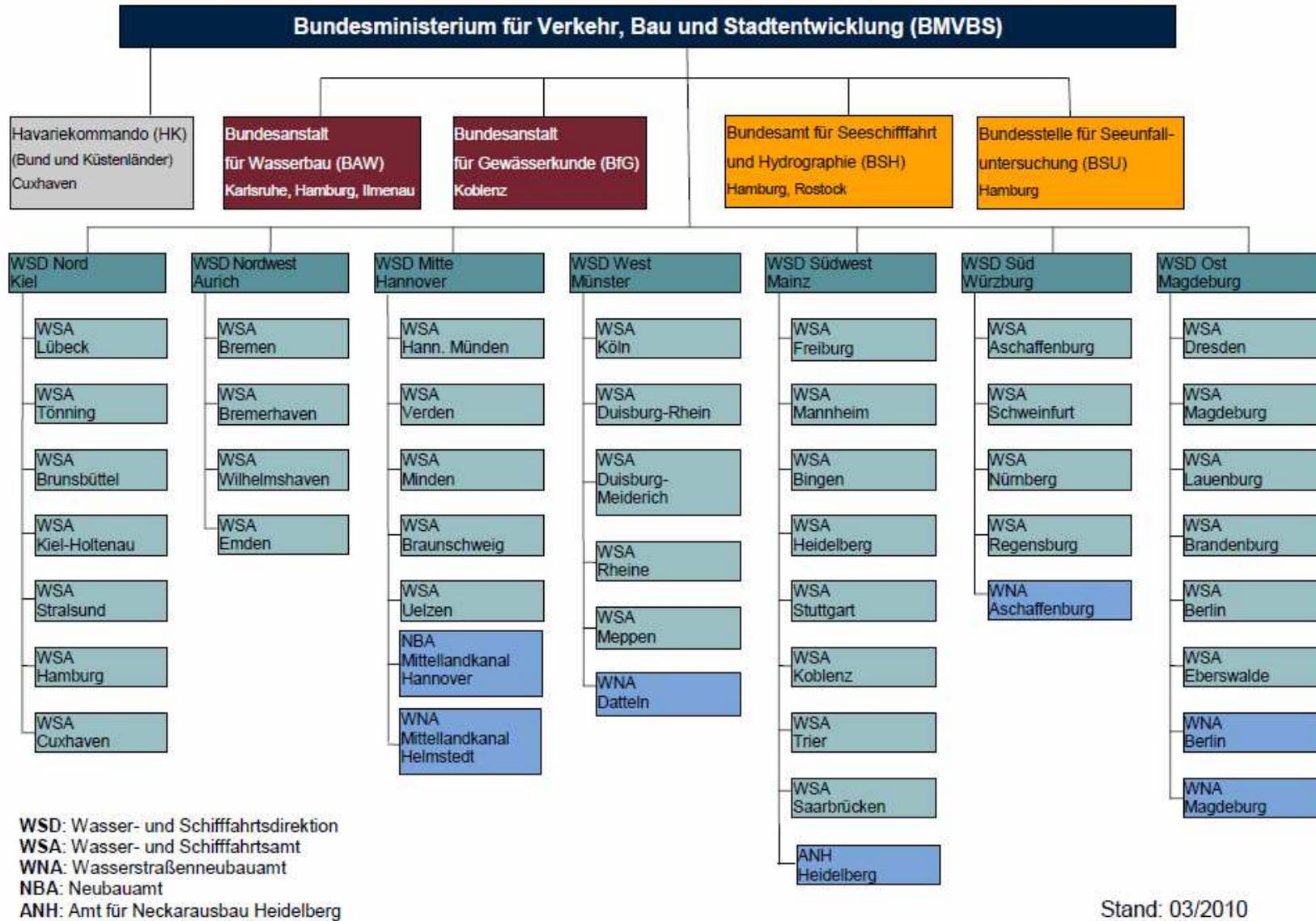
Anlagen:

- (1) Kategorisierung des See- und Binnenwasserstraßennetzes
- (2) Darstellung der Ist-Struktur der WSV
- (3) Darstellung der Zielstruktur der WSV

Anlage 1: Kategorisierung des See- und Binnenwasserstraßennetzes



Anlage 2: Darstellung der Ist-Struktur



Anlage 3: Darstellung der Zielstruktur

