



Der Erhalt und Ausbau der Wasserwege ist von Finanznot und Bürokratie bedroht. Ein Lösungsansatz sieht eine Umstrukturierung der WSV vor.

WSV GmbH?

In einem Positionspapier forderten Politiker, Verbände und Industrie eine Umstrukturierung der WSV. Bei einem Fachgespräch zur „Effizienzsteigerung in der WSV des Bundes“ herrschte darüber nicht nur Einigkeit. SUT sprach mit den ISW-Vertretern Thomas Groß und Marcel Lohbeck.

SUT: Herr Groß und Herr Lohbeck, ich begrüße Sie als Vertreter der Initiative System Wasserstraße (ISW) und falle auch gleich mit der Tür ins Haus: Brauchen wir wirklich eine „WSV GmbH“?

Thomas Groß: Wir reden hier ja nicht von einem Eigentümerwechsel, sondern von der Überführung in eine andere Rechtsform. Es geht darum, eine langfristige Finanzierung sicherzustellen, denn wenn eine andere Rechtsform vorliegt, ist man in der Lage, auch andere Verträge zu schließen, als es derzeit möglich ist. Diese anderen Verträge setzen fest, welche Mittel die WSV in neuer Rechtsform erhält und welche Leistungen sie dafür erbringen muss.

SUT: Die Autobahn GmbH wird ja hier gern als Vorbild genannt. Läuft diese denn so gut, dass wir das jetzt auch für die Wasserstraßen durchsetzen sollten?

Thomas Groß: Die Tendenzen, die wir in der Bauindustrie von der Autobahn GmbH empfangen, sind durchaus positiv. Die Lage für die Mitarbeiter hat sich spürbar verbessert, sie unterliegen nicht mehr der starren Struktur einer Behörde, angefangen beim Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst (TVöD) bis zum Gestalten des Arbeitsalltags wie Gleitzeit und Homeoffice. Auch in der

Vorbereitung der Vergabe von Aufträgen ist die Autobahn GmbH schon jetzt deutlich schneller geworden.

SUT: Was sagen Sie zu dem Argument, dass die WSV erst kürzlich eine Umstrukturierung hinter sich gebracht hat?



Marcel Lohbeck hat Lösungswege miterarbeitet und vertritt den VBW in der Initiative System Wasserstraße (ISW).



Hülsmens

Thomas Gross ist für die Bauindustrie, System Wasserstraße, an der Entwicklung von Konzepten für ein partnerschaftliches Bauen beteiligt.

Thomas Groß: Viele sind sehr unzufrieden mit dieser Umstrukturierung, welche die GDWS als Superbehörde etabliert hat, ohne deren Mitwirken und Zustimmung die einzelnen WSV-Behörden vor Ort nicht aktiv werden können. Das Ganze hat die Bürokratie in den Prozessen massiv verstärkt, statt sie abzubauen. Wir könnten die Prozesse schon allein dadurch massiv verschlanken, dass man den Ämtern vor Ort deutlich mehr Entscheidungskompetenzen gibt.

Marcel Lohbeck: Der Fachkräftemangel wird die kommenden Jahre anhalten und Ingenieure werden ein knappes Gut bleiben. Ziel muss es daher sein, dass alle verfügbaren Ingenieure sich auf Planungs- und Bauaufgaben fokussieren können. Hierzu müssen Hierarchien verflacht, Prozesse verschlankt und interne Bürokratie abgebaut werden. Auch dieser Prozess wird interne Umstrukturierungen notwendig machen. Klar ist, die Beschäftigten müssen mitgenommen werden und die WSV darf während des Prozesses nicht gelähmt werden. Von daher unterhalten wir uns nicht darüber, ob es in der WSV Strukturveränderungen geben muss, sondern wie das am sinnvollsten geschehen soll. Letztlich ist das eine politische Entscheidung.

SUT: Was nützt die Umstrukturierung ohne eine gescheite Finanzierung der Wasserstraßen?

Marcel Lohbeck: Eine bedarfsgerechte Finanzierung der Wasserstraßen und eine besseren Personalausstattung der WSV sind für alle denkbaren Modelle grundlegend. Die Vorschläge der ISW dienen dazu, mehr Verlässlichkeit in Bezug auf Mittelverfügbarkeit sowie mehr Effizienz in der Aufgabenerfüllung zu erzeugen. Um die Wasserstraßen erhalten und ausbauen zu können, werden wir eine gewisse Unabhängigkeit von der jährlichen Haushaltsfinanzierung brauchen. Wir müssen aus der Situation raus, dass die Politik je nach Kassenlage Mittel zuweist. Das geht nur über eine mittelfristige Finanzierungsperspektive. Theoretisch wäre diese auch im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes möglich, wenn wir hierfür einen übergreifenden politischen Konsens hätten. Doch so ist es nicht. Je nach Regierungszusammensetzung und Haushaltslage werden die Wasserstraßen, völlig unterschiedlich eingeschätzt und entsprechend mit Mitteln versehen. Wir brauchen also dringend eine überjährige Finanzie-

rung, sei es über eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, einen Fonds oder ein Sondervermögen. Wir haben dieses Thema in den vergangenen Jahren mit dem Verkehrsministerium und mit Haushaltspolitikern mehrfach besprochen. Immer hieß es, dass diese Finanzierungsinstrumente in der bestehenden Struktur nicht umsetzbar seien. Deshalb sind wir zu dem Schluss gekommen, dass es nicht ohne eine Änderung der Rechtsform geht. Sollte es andere Wege geben, die zum gleichen Ziel führen, aber ohne eine funktionale Ausgliederung auskommen, sind wir dafür offen. Dann wäre es jetzt Zeit, diese auf den Tisch zu legen. Wir haben keinen Privatisierungsfetisch, die Form muss der Funktion folgen. Insgesamt sind wir der Überzeugung, dass die von der ISW vorgeschlagenen Maßnahmen zur Erhöhung des Outputs der WSV führen werden. Die oft gehörte Ausrede, dass es nicht am Geld, sondern an der Zahl der baureifen Projekte mangelt, zieht dann nicht mehr. Eine funktional ausgegliederte WSV könnte auch als Arbeitgeberin anders auftreten. Das können wir uns bei der Viadonau anschauen. Man kann dort marktüblich vergüten und Karrieren können besser entwickelt werden. So gibt es bei der Viadonau durchlässige Karrierepfade für Techniker und Führungskräfte. In einer behördlichen Umgebung scheitert die Durchlässigkeit von Karrieren aber schon an Formalien. So bleibt Nicht-Akademikern ein Aufstieg oft verwehrt, was mit Blick auf die Fachkräftegewinnung kontraproduktiv ist.

SUT: Ich danke für das Gespräch.

Martin Heying

Anzeige

