



Nautischer Verein Lübeck e.V. von 1870

Engelsgrube 1-17, 23552 Lübeck, Tel. 0451 707 0749, Fax 0451 296 3493

Bürozeiten: Donnerstags 09.00 bis 13.00 Uhr

E-Mail nvluebeck@t-online.de, Homepage nautischer-verein-luebeck.de

An das Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn Minister Alexander Dobrindt
Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Sehr geehrter Herr Minister Dobrindt,

eine jahrelange, politisch gewollte und praktisch überfällige Reform der WSV des Bundes hat ihre ersten Hürden genommen. Für uns auffällig ist, dass offenbar betroffene und beteiligte Mitarbeiter des BMVBW die neuen Strukturen erarbeitet und in der öffentlichen Darstellung vertreten haben.

Für die Kunden des BMVBW stellt sich allerdings die Frage, wer hat außer den eigenen Fachleuten der Verwaltung als unabhängiger Fachmann bzw. als Institution für die Kunden an der Lösung für eine Generaldirektion mitgewirkt?

Wir sind schon sehr besorgt, dass jetzt geplante Umsetzungen zu Leistungsbeeinträchtigungen führen können. Immer wieder werden Modelle aus der Privatwirtschaft vorangestellt, die sich wie wir wissen, nicht immer als leistungs- und finanzorientiert positiv gezeigt haben. Warum die Zentralisierung interner Dienstleistungen wie IT, Personal, Einkauf und anderer betriebsorganisatorischer Dienstleistungen? Bei einer Reform sollte es zu allererst einer Analyse der Ziele und Aufgaben der WSV geben.

Durch die Reform werden bei Überschneidungen von Sachbereichen künftig zu treffende Entscheidungen längere Wege gehen müssen. Somit ist programmiert, dass Telefonate, Mailmitteilungen und Schriftverkehre zwangsläufig zunehmen – das kann nicht gewollt sein. Aufgabentrennung führt nicht zum Abbau bürokratischer Hindernisse, sondern wohl eher zu deren Aufbau. Wenn letztendlich eine Entscheidung nur bei der Generaldirektion in Bonn getroffen werden kann, also weit weg vom Ort des Geschehens, dann ist das für einen Kunden nicht mehr nachvollziehbar. Natürlich kann man mit den Mitteln der heutigen Kommunikation Entscheidungen von jedem beliebigen Ort der Welt treffen – aber ob man das nötige Fachwissen dazu noch besitzt?

Hier sei daran erinnert, dass seinerzeit der Weggang des Bundesverkehrsministeriums-Abteilung Seeverkehr von Hamburg nach Bonn keine gute Idee war.

Von einer Reform erwartet man neue Effektivität und nachvollziehbaren Nutzen. Wir meinen, dass die Systemverantwortung grundsätzlich vor Ort erhalten bleiben sollte. Viele Meinungen aus dem Bereich der Nautischen Vereine, so auch die des Nautischen Vereins Lübeck, gehen in die

Richtung, dass bei einer Reform die Direktionsebene in zwei Bereiche hätte unterteilt werden sollen, **nämlich eine Direktion Küste und eine Direktion Binnen.**

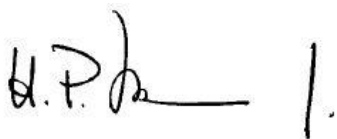
Nicht einverstanden sind wir mit den Plänen das WSA Lübeck zukünftig zu einer Außenstelle der Behörde in Stralsund herabzustufen. Lübeck als größter deutscher Ostseehafen und einer der größten Fährschiffshäfen Europas braucht auch zukünftig kurze und oft schnelle Entscheidungswege und kann es sich nicht leisten von ortsunkundigen Mitarbeitern aus der Ferne gelenkt zu werden. Mit dem Standort der neuen Verkehrszentrale in Travemünde und dem 2. Zentralrechnerstandort in Lübeck für alle deutschen VTS Stationen wurde somit eine Aufwertung der WSA Lübeck vorgenommen und seine zentrale Bedeutung aufgezeigt. Das VTS Travemünde soll dann speziell während der Bauphase der festen Fehmarnbelt Querung zusammen mit dänischen Schiffssicherheitsexperten die Überwachung garantieren. Hinsichtlich der zunehmenden Verkehre und den damit verbundenen Gefahren für die Schifffahrt in der Ostsee fordern wir aber auch über die Bauphase hinaus die Überwachung des Fehmarn Belts.

Eine Bemerkung noch zu der Kategorisierung der See- und Binnenwasserstraßen. Das ist äußerst fragwürdig und wir sowie andere Experten befürchten die Entwidmung bereits infrage gestellter Bundeswasserstraßen. Aus Lübecker Sicht hier das Beispiel des Elbe-Lübeck-Kanals, das mit der Abstufung der Klassifizierung auf Stufe C, zur Kürzung von Schleusenzeiten und damit Verzögerungen für die Binnenschifffahrt geführt hat. Dies trägt nicht zur Belebung des Kanals bei, sondern zum Gegenteil. Somit wird die dringend erforderliche Modernisierung des Kanals ganz einfach unmöglich. Im Anbetracht der Entwicklung der Infrastrukturen auf Straße und Schiene eine, auch aus umweltschonender Sicht, nicht nachvollziehbare Entscheidung. Der Elbe-Lübeck-Kanal muss wieder in eine höhere Kategorie eingestuft werden – ein Ausbau ist dringend erforderlich, um die Hinterlandanbindung des Hafens Lübecks weiter zu entwickeln. Auf dem gerade am 19. November 2013 stattgefundenen parlamentarischen Abend in Berlin wurde von allen Experten deutlich gemacht: Ladung folgt der Infrastruktur und nicht umgekehrt.

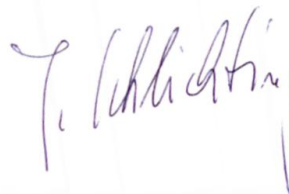
Wir appellieren an die Verantwortlichen, die Reform der WSV zu überdenken.

Nautischer Verein Lübeck

Lübeck, den 11.04.2014



Kapitän H.-Peter Kaminsky
Vorsitzender



Kapitän Jürgen Schlichting
1.Schriftführer