

## Fachkräftemangel im öffentlichen Dienst

Die Zahlen sind alarmierend: Bis 2030 sollen im öffentlichen Dienst nach Prognosen von PricewaterhouseCoopers über 800.000 Stellen nicht besetzt werden können – davon allein 320.000 Stellen für Akademiker. Es wird zwar vor allem einen Mangel an Lehrerinnen und Lehrern geben, aber auch fast 16 Prozent der Stellen für ingenieurtechnische und naturwissenschaftliche Fachkräfte können voraussichtlich nicht besetzt werden. Insgesamt betrachtet ist der öffentliche Dienst der Sektor, der am meisten vom Arbeitskräftemangel betroffen sein wird.

Dafür gibt es aus meiner Sicht branchenspezifische Ursachen und hausgemachte Probleme. Gegen den demografischen Wandel kann niemand etwas machen. Auch kann der öffentliche Dienst nur beschränkt mit Automatisierung und Globalisierung auf den Mangel reagieren – so wie es die Industrie versucht. Denn für zu viele Dienstleistungsaufgaben wie etwa Lehrer und Erzieher braucht man einfach Menschen. Aber es gibt auch selbstgemachte Probleme. Aus meiner Sicht besteht das Problem nicht mal unbedingt in der heute vielfach noch geringeren Bezahlung im Vergleich mit der Privatwirtschaft.

Das Kernproblem ist die mangelnde Flexibilität. In Deutschland soll man sich im Prinzip nur einmal für oder gegen den öffentlichen Dienst entscheiden. Ein späterer Einstieg im Berufsleben oder gar ein mehrfacher Wechsel sind nicht unbedingt vorgesehen. Wer zu spät kommt, fängt auf der Leiter ganz unten zusammen mit Berufseinsteigern an. Damit ist es schwer, erfahrene Spezialisten zu gewinnen.

Im Straßenbau versucht man auch aus diesem Grund einen neuen Weg zu gehen und beabsichtigt die Gründung einer Autobahngesellschaft. Die soll zwar voll in staatlicher Hand bleiben, aber als Gesellschaft mit beschränkter Haftung die Chancen außerhalb des öffentlichen Dienstrechts nutzen können. Ein großes Problem beim Erhalt und Bau von Straßen sind die mangelnden Planungskapazitäten. Den Verwaltungen gelingt es immer schlechter, qualifiziertes Personal zu finden um die notwendigen aufwändigen Planungen umzusetzen. Auch weil das Personal fehlt, wird schlecht geplant und immer wieder scheitern deswegen Verwaltungen vor Gerichten. Im Ergebnis verzögern sich notwendige Bauten.

Die Autobahngesellschaft ist deswegen im Grunde sehr sinnvoll, denn sie kann die Vorteile der Privatwirtschaft nutzen ohne öffentliche Güter, die wir zur Daseinsvorsorge brauchen, privatisieren zu müssen. Bisher ist man diesen Weg gegangen indem man in sogenannten Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) große Autobahnabschnitte für Jahrzehnte an Privatfirmen abgegeben hat. Diese konnten mit ihren Möglichkeiten viel schneller planen und bauen – aber dafür verzichtet der Staat entweder für lange Zeit auf Mauteinnahmen oder er muss die Firmen entsprechend ihrer Renditeerwartungen teuer bezahlen. Diese ÖPPs sind zwar qualitativ gut – aber eben viel zu teuer. Mit einer staatlichen Autobahngesellschaft können wir die gleiche Qualität bekommen, ohne das teuer bezahlen zu müssen. Und wir können als Staat attraktivere Bedingungen für gut ausgebildete und erfahrene Fachkräfte schaffen.



**Dr. Valerie Wilms**

Mitglied des Deutschen Bundestages

### Über die Autorin

Dr.-Ing. Valerie Wilms ist Maschinenbau-Ingenieurin und seit 2009 Mitglied des Deutschen Bundestags (Bündnis 90/Die Grünen).

Und was Chemiker/innen mit dem Bau von Autobahnen zu tun haben, darum wird es in der kommenden, der 21. Woche gehen.