

Deutscher BundestagAusschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur**Ausschussdrucksache****18(15)389-C**Stellungnahme zur ÖA - 85. Sitzung
am 07.11.2016

ver.di • D-10112 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin**Ressort 12**
Fachbereich Bund+Länder
Tarifkoordination
Bundesfachgruppen
Bundesverkehrsverwaltung/Straßenbauverwaltung
Bau- und Liegenschaften**Vereinte**
Dienstleistungs-
gewerkschaft**Bundesverwaltung****Antje Schumacher-**
Bergelin

Bundesfachgruppenleiterin

D-

Telefon: *49-(0)30-6956-0

Durchwahl: -2117

Telefax: -3551

Mobil: *49-(0)160-5303813

antje.schumacher@verdi.de

www.verdi.de

Datum

7. November 2016

Ihre Zeichen

Unsere Zeichen

anschu

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes über den Aus-
bau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bun-
deswasserstraßengesetzes (Drucksache 18/9527)
Öffentliche Anhörung am 07.11.2016

Sehr geehrter Herr Burkert, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung als Sachverständige für o.g. Anhörung. Ich nutze gern die Gelegenheit aus Sicht der Gewerkschaft ver.di eine Stellungnahme zu o.g. Gesetzesentwurf zu geben.

Mit diesem Gesetzentwurf werden die Bundeswasserstraßen den anderen Verkehrsträgern gleichgestellt und können somit einen nachhaltigen Beitrag als umweltfreundlicher und wirtschaftlicher Verkehrsträger leisten. ver.di begrüßt das Anliegen der Bundesregierung mit dieser rechtlichen Gleichstellung der Verkehrsträger eine verlässliche Grundlage für eine vorausschauende und verbindliche Planung der Wasserstraßenbaumaßnahmen zu schaffen.

Um Investitionsmaßnahmen zukünftig schneller und effizienter durchführen zu können, ist ein Wasserstraßenausbaugesetz erforderlich, um die Projekte gemäß Bundesverkehrswegeplan auch entsprechend umzusetzen. Bislang musste jedes Projekt ausführlich begründet werden, damit es realisiert werden konnte. Eine gesetzliche Grundlage, die den Bedarf konkret formuliert, macht zukünftig eine zeitraubende grundsätzliche Auseinandersetzung darüber unnötig. Das Verfahren wird nunmehr im Detail geklärt. ver.di begrüßt die im Gesetzesentwurf vorgesehenen Erleichterungen bei der Umsetzung der Bauvorhaben.

Angesichts des Zustands der Wasserstraßeninfrastruktur bedarf es aber bestimmter Voraussetzungen, damit der Ausbau auch entsprechend dem im Bundesverkehrswegeplan beschlossenen Bedarfsplan realisiert werden kann.



*Ressort 12
Fachbereich Bund+Länder
Tarifkoordination
Bundesfachgruppen
Bundesverkehrsverwaltung/
Straßenbauverwaltung
Bau- und Liegenschaften*

**Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft**

Bundesverwaltung

Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur

Die Wasserstraßeninfrastruktur besteht hauptsächlich aus Anlagen aus den 20er und 30er bzw. den 50er und 60er Jahren. Das Durchschnittsalter der Schleusen beträgt 85 Jahre; bei den Wehranlagen liegt das Durchschnittsalter bei 65 Jahre. Viele der hundert Schleusen und Wehranlagen und mehr als tausend Brücken über Bundeswasserstraßen sind entsprechend erodiert. Der Ersatz- und Erhaltungsbedarf von etwa 900 Millionen jährlich Euro für das gesamte Netz wird nicht komplett abgedeckt, sondern anhand einer Kategorisierung von Wasserstraßen (A, B, C) auf die wichtigsten Korridore konzentriert.

Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ist zuständig für die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen sowie für die Planung von umfangreiche Ersatz- oder Neubauvorhaben. Diese nachgeordnete Behörde wird seit dem 1. Mai 2013 reformiert. 39 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter werden auf 17 reduziert, die einer zentralen Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt untergeordnet sind. In der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wurde seit 1993 kontinuierlich jede dritte Stelle abgebaut. ver.di und die Beschäftigten hatten sich dafür eingesetzt weiteren Personalabbau abzuwehren. Dadurch ist es im Jahr 2013 gelungen, durch den Beschluss des 6. Berichtes im Bundestag sogar einen möglichen Personalaufbau durchzusetzen.

Allerdings sehen wir die Umsetzung der im 6. Bericht beschlossenen Maßnahmen als unzureichend an. Der ohnehin bestehende Personalmangel hat sich verschärft. Notwendige Stellenbesetzungen verzögern sich. Die Abschichtung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten aus dem Bundesministerium an die GDWS wie auch die Abschichtung von Aufgaben und Verantwortlichkeiten an die Ämter erfolgen nicht oder nur sehr zögerlich. Damit werden die Reformfortschritte verzögert bzw. nicht erreicht.

Auswirkungen des Personalmangel

Die Personalengpässe führen dazu, dass für die Instandhaltung und Ausbau der ohnehin überdurchschnittlich maroden Infrastruktur knapp ein Drittel der 650 Mio. Euro jährlich an Wasserstraßenprojekte nicht verbaut werden können. Fast die Hälfte der neuen, laufenden und fest disponierten Vorhaben aus dem bisherigen Bundesverkehrswegeplan ist wieder im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten.

Die aufgelisteten und notwendigen Projekte sowie die neuen Aufgaben können bei dem derzeitigen Personalstand von knapp 12.000 Beschäftigten ohne eine gravierende Personalaufstockung nicht verwirklicht werden. Bereits jetzt sind 11 laufende und fest disponierte Vorhaben nicht mit ausreichenden, 22 neue Vorhaben sogar ohne Personalkapazitäten hinterlegt.



*Ressort 12
Fachbereich Bund+Länder
Tarifkoordination
Bundesfachgruppen
Bundesverkehrsverwaltung/
Straßenbauverwaltung
Bau- und Liegenschaften*

**Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft**

Bundesverwaltung

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung hat 1800 weitere Projekte priorisiert, bei denen Anlagenzustände der Klasse 4 vorhanden sind, also dringend sanierungsbedürftig sind, bzw. durch Bauwerksversagen eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit besteht. Auch diese Projekte sind nicht mit den benötigten Personalkapazitäten ausgestattet.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung benötigt allein dafür 500 bis 1000 zusätzliche Stellen, auch im mittleren Dienst für die Bauaufsicht und -überwachung.

Wenn selbst die Maßnahmen, die im bisherigen Bundesverkehrswegeplan nur zur Hälfte umgesetzt wurden, stellt sich uns die Frage, wie die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung jetzt die wieder aufgenommenen und die neuen Projekte bei dieser mangelhaften Personalausstattung umsetzen kann.

Unterhaltung und Bestandssicherung

Die Unterhaltung der bereits bestehenden Anlagen (Schleusen und Wehre, die stellenweise über 100 Jahre alt sind), die im Investitionsvolumen unter den 1800 Projekten liegen, sind bei den Maßnahmen ebenfalls zu berücksichtigen, damit eine Gefährdung von Personen durch bspw. das Versagen eines Wehrs ausgeschlossen ist.

Des Weiteren ist durch den Gesetzesentwurf eine deutliche Konzentration auf die Kategorie A Wasserstraßen zu erkennen. Das heißt eine Entwicklung der Wasserstraßen in den anderen Kategorien soll nicht mehr stattfinden. Speziell die ostdeutschen Wasserstraßen werden abgekoppelt. Dies bedeutet allerdings nicht, dass hier kein Personal mehr benötigt wird und damit für andere Projekte zur Verfügung steht. Denn der Bestandserhalt muss ebenso gesichert werden.

Konzepte wie z. B. Wassertourismuskonzept, Blaues Band, Nutzerkonzepte für Nebenwasserstraßen, usw. lassen keine Verbesserung der Personalressourcenausstattung der WSV erkennen. Auch hier fehlen die Personalkonzepte, um eine organisatorische Optimierung des Verkehrsträgers Wasserstraßen zu gewährleisten.

Fazit

Zunehmende Aufgaben erfordern neben einer notwendigen Aufgabenkritik auch das dazu benötigte Personal. Wenn der Bedarfsplan bis 2030 umgesetzt bzw. beginnen soll, ist frühzeitig für eine entsprechende Personalausstattung zu sorgen, ansonsten bleibt das Gesetz eine Wunschliste.

Ebenso notwendig ist die weitere Umsetzung der Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wie im 6. Bericht beschlossen. Hier wäre es unabdingbar, dass die Aufgabenzuweisungen an die Stellen erfolgen, die dafür zuständig sind, wie GDWS und die Ämter. Die Zentralisierung im Ämterbereich ist ebenso zügig und beteiligungsorientiert umzusetzen. Die Personalbemessung ist nach den zu erfüllenden Aufgaben auszurichten.



*Ressort 12
Fachbereich Bund+Länder
Tarifkoordination
Bundesfachgruppen
Bundesverkehrsverwaltung/
Straßenbauverwaltung
Bau- und Liegenschaften*

**Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft**

Bundesverwaltung

Verkehrsausschuss und Bundestag müssen die einzelnen Reformschritte zeitnah überprüfen, um ggf. die jeweilige Umsetzung auch steuern zu können.

Zu jedem der Projekte ist bis 2030 eine entsprechende Personalbedarfsermittlung durchzuführen, um festzustellen wie viel Personal dafür benötigt wird. Diese Personalbedarfsabschätzung kann anhand des bereits seit 2014 existierenden Bauleitungsmodell (BLM-WSV 2014) erfolgen. Damit kann für jede Maßnahme der Personalbedarf gezielt errechnet werden. Das erfolgt bislang in keiner Weise.

Zurzeit wird in den Maßnahmen höchstens ein Drittel bis ein Viertel der notwendigen Stellen, dann auch zum Teil nur befristet zugewiesen. Die derzeitige Praxis, Auszubildende nicht unbefristet zu übernehmen, Stellen nicht oder nur sehr verzögert nach zu besetzen, führt dazu, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ihren Aufgaben kaum nachkommen kann.

Hier gilt es seitens der Politik darauf einzuwirken, dass die Zuständigen im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und in der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt die beschlossenen Maßnahmen auch umsetzen, indem die Stellenbesetzungsverfahren beschleunigt und in die Verantwortung der Ämter gegeben werden.

Wenn dann noch eine Personalbedarfsermittlung für alle beschlossenen Projekte verbindlich durchgeführt und umgesetzt wird, kann das Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und die Planung des Bundesverkehrswegeplans nachhaltig und konkret umgesetzt werden.

ver.di steht zur weiteren Unterstützung gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Antje Schumacher-Bergelin