



*Ressort 12, FB Bund und Länder  
Bundesfachgruppe  
Bundesverkehrsverwaltung /  
Straßenbauverwaltung*

**Vereinte  
Dienstleistungs-  
gewerkschaft**

**Bundesverwaltung**

ver.di • 10112 Berlin

Deutscher Bundestag,  
Ausschuss für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Platz der Republik 1

11011 Berlin

**per E-Mail**

Telefon: 030 6956 0  
Durchwahl: 2117  
Telefax: 3551  
Mobil: 0160 96836333  
sigrid.mueller@verdi.de  
www.verdi.de

Datum 27. Juni 2011  
Ihre Zeichen PA 15/L  
Unsere Zeichen mu

**Öffentliche Anhörung zur WSV-Reform  
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des  
Deutschen Bundestages  
29. Juni 2011 in Berlin**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir übersenden Ihnen in der Anlage die schriftliche Stellungnahme der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di für die öffentliche Anhörung am 29. Juni 2011 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Sigrid Müller  
Bundesfachgruppenleiterin  
Bundesverkehrsverwaltung/Straßenbauverwaltung

**Anlage**  
Stellungnahme



## **ver.di-Stellungnahme**

- Antrag der Fraktion der SPD  
Zukunftsfähigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sichern  
Drucksache 17/4030
- Antrag der Fraktion DIE LINKE  
Kein Personalabbau bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung - Aufgaben  
an ökologischer Flusspolitik ausrichten  
Drucksache 17/5548
- Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Neue Netzstruktur für Wasserstraßen präzisieren und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung reformieren  
Drucksache 17/5056

Seit 1976 wird die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) reformiert und rationalisiert, wird kontinuierlich Personal abgebaut.

Warum steht gerade die WSV immer wieder auf dem Prüfstand? Aus dem Bundeshaushalt 2011 geht hervor, dass der Anteil der WSV (Kap. 12.03) an den Gesamtausgaben BMVBS (Elp. 12) 7,3 % beträgt. Ein Drittel dieses WSV-Haushaltes wird für die Personalkosten benötigt.

Immer noch sollen alle bisher erfolgten Rationalisierungs- und Personalabbaumaßnahmen nicht ausreichen. Während der Bundesrechnungshof insbesondere mehr Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei allen Reformmaßnahmen der WSV fordert, liegen heute, ausgelöst durch Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages, Pläne des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vor, die die Leistungen der WSV erheblich einschränken würden: Netzkategorisierung, äußere Reform durch Auflösung von Bauhöfen, Außenbezirken, Ämtern und Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, sog. innere Reform durch Vergabe und Privatisierung von Leistungen durch Umbau der WSV von einer Ausführungs- in eine Gewährleistungsverwaltung.

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di fordert seit Jahren eine Reform der WSV, wie in zwei „Gemeinsamen Vereinbarungen“ mit dem BMVBS aus dem Jahr 2001 und 2005 geregelt. Die Vereinbarungen wurden durch das Ministerium nicht umgesetzt.



Dem zweiten Bericht des BMVBS über die Zukunft der WSV an den Deutschen Bundestag vom 28.04.2011 kann ver.di in keinsten Weise folgen. Die Umsetzung der dort enthaltenen Vorschläge würde sowohl für die WSV als auch für die Länder und Kommunen, die Wirtschaft und die Umwelt-, Sport-, Freizeit und Tourismusorganisationen schädliche und für die Beschäftigten unsoziale Folgen haben und zudem für die Steuerzahler erheblich teurer werden.

Im Einzelnen:

▪ **Kategorisierung der Wasserstraßen (Netzstruktur)**

Die Planungen des BMVBS sehen vor, durch eine Kategorisierung der Wasserstraßen nach dem Kriterium der Gütertransportmenge (Tonnagen) Prioritäten für den Ausbau, den Betrieb und die Unterhaltung der Wasserstraßen festzulegen. Die künftigen Erhaltungs- und/oder Ausbaumaßnahmen allein von dem Kriterium der Gütertransportmenge abhängig zu machen, verursacht die Gefahr, dass Wasserstraßen als Verkehrswege und ökologisches Gesamtsystem irreparabel geschädigt werden. Dies würde nicht nur die ökologische, sondern auch die wasserwirtschaftliche Funktion der Wasserstraßen nachhaltig beeinträchtigen und zukünftig der Verlagerung von Gütertransport auf die Wasserstraßen in vielen Regionen unmöglich machen – mit negativen Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung und die Arbeitsplätze in der Region.

Auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder stellte im April 2011 fest: „Die derzeit von Bund vorgesehene .... Kategorisierung der Bundeswasserstraßen konterkariert die verkehrs- und umweltpolitischen Zielstellungen, Verkehr von der Straße weg auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Die VMK unterstützt den Vorstoß der Landes Niedersachsen, ein alternatives Konzept zu erarbeiten, das nicht nur Tonnagen berücksichtigt, sondern zusätzliche Kriterien mit einbezieht. Insbesondere soll danach die volkswirtschaftliche Bedeutung der an den Wasserstraßen liegenden Regionen berücksichtigt werden, um deren Potenziale für die Binnenschifffahrt zu mobilisieren“.

▪ **Umbau von einer Ausführungs- in eine Gewährleistungsverwaltung**

Gemäß Bericht des BMVBS soll der Anteil der Leistungen, die vergeben werden, erheblich gesteigert werden (s. Kernaufgabengutachten). Dies ist geplant, obwohl auch das Ministerium auf der Basis von Vergleichsberechnungen bereits in seinem Bericht vom 24.01.2011 festgestellt hat, „dass Vergaben gegenüber der Eigenleistung bestenfalls kostenneutral, z.T. sogar deutlich teurer sind“. Dies bestätigen auch



die Erfahrungen der Beschäftigten mit der Vergabe von Leistungen: Vielfach sind die Leistungen teurer und die Qualität schlechter geworden. Nicht selten musste die WSV zusätzliche Nacharbeiten durchführen, ohne dass dafür die Auftragnehmer an den Kosten beteiligt werden konnten. Gemäß 2. Bericht des BMVBS „führen diese zusätzlichen Vergaben zu keinen, über die haushaltsgesetzlichen Einsparauflagen hinausgehenden Personaleinsparungen. D.h., gerade das FacharbeiterInnen-Personal wird umgebaut zu Gunsten des höheren und gehobenen Dienstes, der die Vergabe steuern und begleiten soll, das führt dazu, dass, zusätzlich zu den hohen Vergabekosten, die Personalkosten steigen

Zu befürchten ist also, dass die heute von der WSV erbrachten Leistungen durch Vergabe und Privatisierung zukünftig wesentlich teurer und zugleich qualitativ schlechter würden. Da insbesondere von den Personalumbaumaßnahmen der handwerkliche Bereich betroffen wäre, vernichten diese den größten Teil der über 1.000 Ausbildungsplätze, die die WSV heute bietet und viele Arbeitsplätze.

#### ▪ **Äußere Reform**

Der im Bericht des BMVBS beschriebene Vorschlag für eine „Neuorganisation der Struktur des Ämterbereichs und seinen Außenbezirken“ lässt nicht erkennen, auf welcher Basis er sich bezieht. Weder besteht eine nachvollziehbare Beziehung zur vorgeschlagenen Netzstruktur erst recht ist kein Zusammenhang zu „Aufgabenkritik und Prozessoptimierung“ zu erkennen. Ebenfalls nicht berücksichtigt wurden die Bedenken der Bundesländer, der zuständigen Wirtschaftsverbände, der gewerkschaftlichen und gesetzlichen Interessenvertretungen der Beschäftigten wie auch die Interessen der Umwelt-, Sport-, Freizeit- und Tourismusorganisationen.

#### • **Fazit:**

Eine Umsetzung der geplanten Vorhaben würde aus Sicht von ver.di die Leistungsfähigkeit der WSV erheblich beeinträchtigen, das ökologische System der Wasserwege und ihre Funktionsfähigkeit als Verkehrsträger schädigen, Leistungen verteuern, die ökologische und wasserwirtschaftliche Kompetenz des Bundes nachhaltig schwächen und zahlreiche Arbeits- und Ausbildungsplätze vernichten.



Aus den oben genannten Anträgen der Bundestagsfraktionen der SPD, von Bündnis 90/Die Grünen und der Linke gehen aus den dort aufgestellten Forderungen an die „Zukunft der WSV“ ebenso erhebliche Kritik an den Plänen des BMVBS hervor.

Dazu kommt die Kritik der Verkehrsministerkonferenz der Länder wie auch die Kritik von Ministerpräsidenten. Nicht vergessen werden dürfen die unzähligen Einwände von Kommunen, der zuständigen Wirtschaftsverbände und der Umwelt-, Sport-, Freizeit- und Tourismusorganisationen.

Das macht deutlich, dass Reformschritte für die WSV nicht alleine dem BMVBS übertragen sondern auf breiterer Basis abgestimmt werden sollten.

ver.di plädiert mit Blick auf die künftigen Aufgaben, Kompetenzen und die Organisationsstruktur der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf konsensorientierte Lösungen.

Netzstruktur und Aufbau- und Ablauforganisation der WSV sind untrennbar in einem Gesamtkonzept verbunden, wobei die Netzstruktur die ersten und entscheidenden Hinweise für weitere Entscheidungen gibt.

Zielführend für die Abstimmung zur Netzstruktur ist eine Einbeziehung der Verkehrsminister der Länder, der Kommunen, der zuständigen Bundestagsausschüsse, der zuständigen Wirtschaftsverbände, der Umwelt-, Sport-, Freizeit- und Tourismusorganisationen und der gesetzlichen und gewerkschaftlichen Interessenvertretungen der Beschäftigten der WSV. Selbstverständlich sind auch die weiteren Reformschritte mit Betroffenen und Beteiligten abzustimmen, wobei insbesondere Wert auf die Einbeziehung der Fachkompetenz der Beschäftigten gelegt werden muss. Die Ergebnisse dieser Abstimmungen sind verbindlich für die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.