

FWSV

FACHVERBAND WASSER- UND
SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG E.V.
IM DBB – BEAMTENBUND UND
TARIFUNION

DER BUNDESVORSITZENDE

Fachverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V. im dbb – beamtenbund und tarifunion
Postfach 1828, 26588 Aurich

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Schlossplatz 9
26603 Aurich
☎ 04941/602-305 oder
0175/9320384
Fax: 04941/602-308 oder 378
E-mail: torsten.mueller@t-online.de

Aurich, 27.06.2011

Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 29. Juni 2011 in Berlin zu den Anträgen:

- 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
sowie zu den
- **Berichten des BMVBS vom 24. Januar 2011 und vom 28. April 2011 zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes**

Stellungnahme Torsten Müller, Bundesvorsitzender des FWSV

Zu den Anträgen der o.g. Fraktionen und zu den Berichten des BMVBS nimmt der FWSV wie folgt Stellung:

Die Seewasserstraßen des Bundes haben als Zufahrten zu den deutschen Seehäfen für den Export von Waren und den Import von Rohstoffen eine herausragende verkehrliche und volkswirtschaftliche Bedeutung. In den Seehäfen werden 350 Mio. Tonnen/Jahr umgeschlagen. Dies entspricht einem Viertel des deutschen Außenhandels. Die Prognose für das Jahr 2025 geht von einem Umschlag von ca. 750 Mio. Tonnen/Jahr aus. Die Deutsche Bucht gehört dabei zu den vielbefahrensten Wasserstraßen der Welt. Hinzu kommt, dass dies in der Nordsee im einmaligen Ökosystem Wattenmeer stattfindet.

Auf den Binnenwasserstraßen des Bundes werden ca. 250 Mio. Tonnen/Jahr transportiert. Auch hier wird bis zum Jahr 2025 ein Anstieg von über 20 % erwartet. Die Binnenwasser-

straßen als Bestandteil der transeuropäischen Netze (TEN) mit den Hauptverkehrsachsen Rhein (incl. Nebenflüssen), Donau, westdeutsches Kanalsystem, Mittellandkanal und Elbe-Seiten-Kanal sind bedeutende Verkehrsachsen mit wichtiger nationaler und internationaler Vernetzungsfunktion.

Viele Transitverkehre laufen über die deutschen Binnenwasserstraßen. Den Binnenwasserstraßen mit den Binnenhäfen kommt darüber hinaus eine wichtige Funktion als Hinterlandbindungen an die deutschen Seehäfen und die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) zu.

Die Bundeswasserstraßen sind auch von hoher touristischer und somit wirtschaftlicher Bedeutung. Die Wassersportvereine organisieren mehrere Mio. Mitglieder, insgesamt machen jedes Jahr ca. 17 Mio. Menschen am und auf dem Wasser Urlaub. Der Bereich Wassertourismus ist zwar Bestandteil einer gesonderten Initiative des Deutschen Bundestages, sollte dann aber aufgrund der Zusammenhänge mit der Reform der WSV zusammen weiterentwickelt werden.

Die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung der Seehäfen, der seewärtigen Zufahrten im maritimen Verbund und der Binnenwasserstraßen stellen -mit dem Schutz der Menschen und der Umwelt- sehr hohe Anforderungen an die WSV, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten.

In den Ausführungen des 2. Berichtes des BMVBS wird auf das Ziel verwiesen, weitere Güterverkehre auf die Wasserstraße zu verlagern. Dies halten wir aus infrastrukturellen und umweltpolitischen Gründen für richtig.

Die Aufgaben der WSV gehen somit weit über den reinen Verkehrsbezug hinaus und sind Bestandteil der Daseinsvorsorge, liegen somit im gesamtwirtschaftlichen Interesse Deutschlands und sind auch von hoher strategischer Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit unseres Landes.

Nach unserer Einschätzung muss jede Überlegung eine Netzstruktur festzulegen oder die WSV weiterzuentwickeln, diese Rahmenbedingen zugrunde legen. Die Auswirkungen auf volkswirtschaftliche Aspekte und Umweltbelange sollten vor jeder Veränderung gründlich geprüft werden und die Häfen, Werften, Wirtschaft und Schifffahrt als Kunden der WSV sollten zusammen mit den Gewerkschaften umfassend angehört werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat dem Deutschen Bundestag zwei Berichte zur Reform der WSV vorgelegt. Kernelemente dieser Berichte sind eine als Netzstruktur benannte neue Kategorisierung der Bundeswasserstraßen und eine Reform der WSV mit Veränderung der Aufbauorganisation.

1. Netzstruktur der Bundeswasserstraßen

In den nächsten Jahren fehlen für die Bundeswasserstraßen voraussichtlich Investitionsmittel in Höhe von ca. 500 Mio. €/Jahr.

Wir teilen daher die Auffassung des BMVBS, dass diese nicht auskömmliche Ausstattung der WSV mit Investitions- und Sachmitteln an vielen Stellen des Netzes bereits heute zu Einschränkungen des Schiffsverkehrs mit Folgen für die wirtschaftliche Befahrbarkeit führt.

Diese Entwicklung wird sich nach unserer Einschätzung noch verschärfen, wenn man das hohe Alter des Anlagenbestandes und die zu erwartenden künftigen Preissteigerungen bei Baumaßnahmen berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund halten wir es für nachvollziehbar und sinnvoll, nach neuen Möglichkeiten für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung und die Priorisierung von Investitionsmitteln

der Bundeswasserstraßen zu suchen. In zwei Berichten hat das BMVBS hierzu seine Planungen an den Deutschen Bundestag übersandt. Aus Sicht des FWSV sind zu diesen im Rahmen der Anhörung überlassenen Berichten folgende Anmerkungen zu machen:

Eine Erläuterung, wie die der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen zugrunde liegenden Größen des Verkehrsaufkommens bemessen und festgelegt wurden, ist nicht ersichtlich. Insofern sind die jeweiligen Parameter für die Klassifizierung im Moment nicht ausreichend transparent und eine Bewertung somit schwierig.

Der Bericht nimmt für den Binnen- und Küstenbereich insbesondere im Vorrangnetz Unterscheidungen vor. Während im Küstenbereich ein Transportaufkommen von mindestens 50 Mio. t jährlich erforderlich ist, soll für die Aufnahme von Bundeswasserstraßen in das Vorrangnetz der Binnenwasserstraßen bereits ein Güteraufkommen von mindestens 10 Mio. t ausreichen.

Bei der Definition der einzelnen Kategorien können aber die Wasserstraßen im Küstenbereich nicht schlechter gestellt werden als Binnenwasserstraßen! Diese unterschiedliche Klassifizierung führt dazu, dass eine Tonne Ladung, die oftmals im Zu- und Ablauf zu den Häfen dieselbe ist, im Binnen- und Küstenbereich verschieden gewertet wird. Eine solche Unterscheidung entspricht aber nicht den realen Wertschöpfungsketten der Exportnation Deutschland. Von daher kann die Eingangsgröße im See- und Binnenbereich für das Vorrangnetz u.E. nur identisch sein.

Aus Sicht des FWSV ist die Beschränkung des BMVBS allein auf den Parameter Ladungstonne nicht zukunftsfähig! Eine Tonne Ladung hat ja durchaus eine unterschiedliche Wertschöpfung. So haben z. B. eine Tonne Sand und eine Tonne KFZ einen höchst unterschiedlichen Wert. Dies gilt insbesondere auch für die zunehmenden hochwertigen Containerverkehre. Durch eine solche vereinfachte Klassifizierung sind Bundeswasserstraßen an denen z. B. Werften, wie an der Unterems, mit hohen Wertschöpfungen tätig sind, von einer Einstufung als Vorrang- oder Hauptwasserstraße ausgeschlossen. So würden bundesweit ganze Regionen Gefahr laufen, wasserstraßenseitig die Infrastruktur nicht mehr dauerhaft im erforderlichen Umfang zur Verfügung gestellt zu bekommen. Dies wäre nach unserer Einschätzung mit hohen Risiken für die Arbeitsplätze in den Regionen verbunden. Ausbaumaßnahmen wären unterhalb des Vorrangnetzes nach den Definitionen der Netzstruktur nicht mehr möglich. Durchgeführt werden könnten noch Optimierungen. Dieser Begriff ist entgegen dem Ausbau aber nicht im Bundeswasserstraßengesetz verankert. Somit stellt sich die Frage nach Umsetzung, Umfang und Verlässlichkeit dieses Begriffes in der Praxis.

Um die unterschiedlichen wirtschaftlichen Verkehre transparent zu erfassen und zu bewerten, schlagen wir vor, auch den Wert der transportierten Güter, die Wertschöpfungsketten, sowie die Transportketten zu berücksichtigen. Diese Parameter sind für eine transparente Klassifizierung und Priorisierung von wichtiger Bedeutung!

Der Bericht des BMVBS stellt im wesentlichen auf die Priorisierung der investiven Mittel ab und soll die Grundlage für entsprechende Ausbauentscheidungen bilden. Die wichtigen Aufgaben aus dem Bereich Betrieb und Unterhaltung, sowie sicherheitsrelevante Aufgaben der Strom- und Schifffahrtspolizei werden kaum betrachtet und lediglich bei den Konsequenzen aus der Netzstruktur aufgeführt. Dies trägt der Bedeutung dieser Aufgabenblöcke für Wasserstraßen, Wirtschaft und Sicherheit nach unserer Auffassung nicht genug Rechnung. Dies sollte daher noch ergänzt und bewertet werden.

Die Bundeswasserstraßen als Lebensadern für die Schifffahrt, Häfen, Werften und wasserstraßengebundenen Wirtschaft mit existentieller Bedeutung müssen so betrieben, unterhalten und auch ausgebaut werden, dass sie ihre Funktion für diese Nutzer verlässlich und sicher erfüllen können. Die Priorisierung der Ressourcen und Investitionen der WSV sollte sich an der verkehrlichen Bedeutung der Bundeswasserstraße für die Häfen planbar ausrichten. Für die Unternehmen in den Häfen und Werften ist dies jedenfalls eine entscheidende Voraussetzung zur Teilnahme am internationalen Wettbewerb. Wir schlagen vor, den Ansatz des BMVBS um die Bedeutung der See- und Binnenhäfen als Knotenpunkte im Netz der Bundeswasserstraßen zu erweitern!

In den See- und Binnenhäfen sowie den Werften wird der volkswirtschaftliche Nutzen erwirtschaftet, der die Ausgaben des Bundes für die Bundeswasserstraßen rechtfertigt. Von herausragender Bedeutung können dabei alle Häfen, regionale Hafengruppen oder Werften angesehen, in denen im Jahr z.B. mehr als 1 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen, oder andere wasserstraßengebundene Wertschöpfungen erzielt werden. Diesen Häfen sollten die Häfen und Werften gleichgestellt werden, in denen auch unterhalb einer solchen Grenze volkswirtschaftlich bedeutende Aktivitäten stattfinden, oder die eine wesentliche Funktion für die Vernetzung der deutschen See- und Binnenhäfen (Hinterlandverkehr) haben.

Eine Festlegung der genauen Parameter sollte in Verbindung mit der Ergänzung der Netzstruktur des BMVBS um den Wert der transportierten Ladung, den Wertschöpfungs- und Transportketten erfolgen. Die Priorisierung von Ausbauprojekten an Bundesverkehrswegen, also auch an Bundeswasserstraßen, erfolgt z.Z. im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung durch die Bundesregierung. Dieses Verfahren ist normiert und politisch legitimiert. Über das Kriterium „volkswirtschaftlicher Nutzen“ ist die Vernetzung von Häfen und Wirtschaftsräumen besonders berücksichtigt. Für die Priorisierung der Ausbauprojekten an Bundeswasserstraßen sollten daher die Kriterien der Bundesverkehrswegeplanung weiter genutzt werden. Durch den unterschiedlich hohen Nutzen-Kosten-Faktor können die Maßnahmen auch untereinander gereiht werden.

Wir schlagen daher vor, dies zusammen mit einer Verringerung der Anzahl der Wasserstraßenkategorien entsprechend umzusetzen. Da die absehbar verfügbaren Haushaltsmittel nach unserer Einschätzung ohnehin schon zu Priorisierungen innerhalb der Kategorie Vorrangwasserstraßen führen werden, erscheint eine übersichtlichere Einteilung der Bundeswasserstraßen in ein Hauptnetz und ein Ergänzungsnetz als völlig ausreichend.

1.1 Wasserstraßeninfrastrukturfinanzierung

Um das Wasserstraßennetz für die Nutzer weiterhin als sicher und leicht befahrbar zur Verfügung stellen zu können, ist es nach unserer Auffassung erforderlich, die Ausstattung der WSV mit Haushaltsmitteln, insbesondere für verkehrliche Investitionen, zu verbessern. Angesichts der notwendigen Konsolidierung des Bundeshaushaltes ist eine einfache Aufstockung der Mittel sicher unwahrscheinlich. Allerdings werden bereits heute aus Schifffahrts- und Befahrungsabgaben der Bundeswasserstraßen ca. 80 Mio. €/Jahr an Einnahmen erzielt. Die Verbände DSV (Deutscher Seglerverband) und DMVY (Deutscher Motoryacht-Verband) zahlen für die Freizeitschifffahrt eine Jahrespauschale von 51T €. Die Einnahmen gehen in den allgemeinen Bundeshalt ein.

Wir schlagen daher vor, die Einnahmen aus Schifffahrts- und Befahrungsabgaben der Bundeswasserstraßen, nach dem Vorbild der Straßenmaut, im Rahmen eines geschlossenen Finanzierungskreises unmittelbar dem System Schiff/Wasserstraße zur Verfügung zu stellen.

2. Reform der WSV mit Veränderung der Aufbauorganisation

2.1 Innere und Äußere Reform der WSV

Reformen mit Veränderungen der äußeren Aufbauorganisation (äußere Reform) und Änderungen der internen Strukturen (innere Reform) sind in der WSV ein seit vielen Jahren praktizierter ständiger Prozess. Die Beschäftigten haben sich immer bereit erklärt, zusammen mit ihren Interessenvertretungen und den Gewerkschaften, diese Veränderungen positiv mit zu gestalten. Allerdings wurde diese Bereitschaft nicht immer positiv auf- und angenommen.

Im Abschlussbericht der Projektgruppe „Konzentration der WSV auf ihre Kernaufgaben“ aus 2001 wurde die bis zum Jahr 2010 einzusparenden Planstellen/Stellen mit 3.000 beziffert. Tatsächlich wurden in den Jahren 1998 bis 2010 ca. 3.100 Planstellen/Stellen aufgrund der gesetzlichen Vorgaben eingespart. Das weitere Umbaupotenzial für „höher bewertete Aufgaben“ bezifferte die Projektgruppe auf 3.200 Planstellen/Stellen. Die Realisierung dessen setzte aber voraus, dass die Vergaben weiter erhöht werden mussten und somit die Sachmittel entsprechend erhöht wurden.

Dies ist bis heute nicht geschehen, obwohl die bezifferten Planstellen/Stelleneinsparungen geleistet worden sind. Die Ergebnisse des vom BMVBS nie offiziell umgesetzten verwaltungsinternen Gutachtens sind unseres Erachtens somit erschöpft.

Das BMVBS hatte seinerzeit mit den Gewerkschaften dbb/FWSV und ver.di eine Arbeitsgruppe „Gemeinsame Vereinbarung“ ins Leben gerufen. In der Fortentwicklung der Bewertung der Ergebnisse des Gutachtens „Kernaufgaben“ wurden Vorschläge zur Geschäftsprozessfassung und Geschäftsprozessoptimierung entwickelt. Ebenso wurde begonnen, für Vergaben Haltelinien für die einzelnen Aufgaben zu erarbeiten. Die auslaufende Vereinbarung wurde zu Beginn der neuen Legislaturperiode nicht, auch nicht auf Basis der Rahmenmodernisierung- und Fortbildungsvereinbarung des BMI mit den Gewerkschaften, verlängert!

Im aktuellen Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 25. Mai 2011 zur Reform der WSV finden sich nun einige dieser Elemente als Auftrag an das BMVBS wieder. Die in der „Gemeinsamen Vereinbarung“ gewonnenen Erkenntnisse sollten daher genutzt und mit den Personalräten und Gewerkschaften weiterentwickelt werden!

Die Beschäftigten der WSV bringen sich in die tägliche Aufgabenerledigung hochmotiviert, qualifiziert und engagiert ein. Die fachgerechte Weiterentwicklung der Bundeswasserstraßen-Infrastruktur für Schifffahrt, Wirtschaft und Häfen steht dabei im Mittelpunkt ihrer Tätigkeit. Auch Diskussionen um eine entsprechende Fortentwicklung der WSV scheuen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Personalvertretungen nicht. Voraussetzung hierfür ist aber, dass diese transparent unter Beteiligung der Beschäftigten und der Personalvertretungen angestoßen und umgesetzt werden. Dies sollte im weiteren Prozess der Reform der WSV im Vordergrund stehen, denn die Beschäftigten der WSV sind das beste und verlässlichste Kapital dieser Verwaltung.

Die WSV hat mit ihren Beschäftigten im Rahmen einer inneren Reform auch bisher auf Einsparvorgaben reagiert, durch:

- Anpassung der inneren Organisationsstrukturen der WSV an die geänderten Rahmenbedingungen
- Anpassung der Aufgabenwahrnehmung durch z.B. neue Konzepte für die schwimmenden Fahrzeuge und Bauhöfe mit Steigerung der Wirtschaftlichkeit und damit einhergehender Stelleneinsparung

- Erhebliche Steigerung der Vergabeleistungen an qualifizierte Dritte, insbesondere im Bereich der Ingenieurleistungen
- Schleusenautomatisierung incl. Fernbedienung
- Einrichtung von Dienstleistungszentren für die mittelbaren Verwaltungsaufgaben für die gesamte BVBS im Einklang mit dem entsprechenden Programm der Bundesregierung
- Einführung von Standardisierungskommissionen im technischen - und im IT-Bereich
- Einführung einer Weiterqualifizierungsoffensive
- Einführung von regionalen Entscheiderkreisen für Aufgabenerledigung und Stelleneinsparung.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes leistet mit ihren Beschäftigten umfassende Aufgaben der Daseinsvorsorge und Sicherheit.

Die Nutzer der Bundeswasserstraßen erhalten dabei die Dienstleistungen aus einer Hand (Verkehr und Weg). Die bestehende regionale und örtliche Struktur der WSV hat sich vor dem Hintergrund der umfassenden Zuständigkeit für das System Schiff/Wasserweg bewährt und sollte u. E. daher beibehalten und gestärkt werden.

Im zweiten Bericht des BMVBS ist eine Vielzahl von Dienststellen aufgeführt, die von Auflösung, Einschränkung, Verlegung oder Zusammenlegung betroffen sein könnten. Dies hat nach unserer Kenntnis viele Nutzer der Bundeswasserstraßen und auch die Beschäftigten enorm beunruhigend und verunsichert. Die Aufgabenkritik mit dem Teil Netzstruktur ist u. E. wie oben ausgeführt noch nicht abgeschlossen. Das BMVBS mit den für die WSV zuständigen Abteilungen fehlt ebenfalls in der Betrachtung der künftigen Struktur. Keinesfalls sollte daher vor Abschluss einer umfassenden Aufgabenkritik, einer Geschäftsprozessoptimierung und Personalbedarfsermittlung die bewährte und in die Gesamtstruktur der See- und Binnenschifffahrt einbezogene äußere Aufbaustruktur der WSV vorausgreifend verändert werden.

Wir teilen die Auffassung, dass die WSV weder eine Ausführungsverwaltung noch eine Gewährleistungsverwaltung ist oder werden kann. Die WSV ist von jeher ein Mix aus beiden Verantwortungsbereichen. Die Eigenerledigung der WSV und der damit verbundene Erhalt des notwendigen Sachverstandes und der Kompetenz ist zwingend notwendig, um eine fachgerechte, sichere und wirtschaftliche Aufgabenerledigung mit Vergaben sicherzustellen und in Notfällen schnell reagieren zu können. Die hoheitlichen Aufgaben, insbesondere der Strom- und Schifffahrtspolizei, sind u. E. generell von der WSV weiter auszuführen!

2.2 Vergaben

Wir teilen die Auffassung des BMVBS, dass mit einem Vergabevolumen von 1,08 Mrd. €/Jahr die Vergabemöglichkeiten der WSV ausgeschöpft sind. Der derzeitige Vergabestand bindet bereits sehr stark das verbliebene eigene Fachpersonal für Ausschreibungen, Vergaben und die Betreuung und Abnahme der Leistungen von ausführenden Dritten.

Zum Teil „Netzbezogene Vergaben“ des 2. Berichtes des BMVBS nehmen wir wie folgt Stellung:

Der zugrunde gelegte Produktkatalog der WSV stellt Kostenträger dar, die einem möglichen Steuerungsinteresse der Verwaltung dienen sollen. Bei seiner Erstellung wurde ausdrücklich auf den funktionalen Bezug der Produkte zum Handeln der Verwaltung abgestellt. Ein Auf-

gabenbezug ist von der AG Produkte - dokumentiert - bewusst nicht gewollt und hergestellt worden.

Daher können aus dem Produktkatalog auch Aufgaben der WSV - z.B. für Vergaben oder Privatisierungen - nicht hergeleitet werden!

Vielmehr sind in dem Katalog Aufgaben der WSV produktübergreifend enthalten, so dass die Vergabe eines Produktes schwerwiegende Folgen im Handeln für diese oder komplementäre Aufgaben in anderen Produktbereichen zur Folge haben könnte.

Die Produkte sind im Rahmen der KLR weder eingeführt noch auf ihre Realisierbarkeit zur Leistungserfassung der wirtschaftlichen Abläufe der WSV überprüft und verifiziert worden. Es fehlen hierzu auch die erforderlichen Zielbeziehungen und Kennzahlen, bzw. ein konkretes Kennzahlensystem.

Die Nichtbeachtung dieser Fakten führt im Berichtsentwurf dazu, dass z. B. „Produkte“ mit im Verhältnis geringem Personalbedarf wie Schreibdienst oder Fahrbereitschaft mit „Produkten“ mit hohem Personalbedarf wie Betrieb von Schleusen und Planmäßige Instandsetzung zur Betrachtung verglichen werden.

Auch ist ein Outsourcing der Beihilfebearbeitung gemäß der bestehenden Vorschriften und einem Urteil des OVG Koblenz vom 19. April 2002 – 2 A 10209/02 nicht möglich. Die Vergabe der Personalverwaltung incl. der Eingruppierung und DP-Bemessung zerstört den Behördencharakter in der WSV und widerspricht dem eingeschlagenen Weg des BMVBS und der Bundesregierung, Dienstleistungszentren einzurichten. Dies gilt auch für die Berechnung von Kindergeld, Besoldung, Vergütung etc..

Neben der IT-Infrastruktur auch die Systemverwaltung und IT-Koordination zu vergeben, würde bedeuten, dass in den Behörden kein Spezialist mehr da wäre, der die Firmen kompetent beauftragen und überwachen könnte. Das kann weder fachlich, wirtschaftlich noch unter den herrschenden Sicherheitsgesichtspunkten gewollt sein.

Das Inkasso für Lotsabgaben an Dritte zu vergeben, würde zur Folge haben, dass dann staatliche Abgaben von Privaten für den Staat eingezogen würden. Mit der Folge von entsprechenden Kosten für Mahnungen und Vollstreckungen durch Dritte ist das sicher noch nicht einmal wirtschaftlich.

Mit dem im Bericht des BMVBS genannten Beispiel der überwiegend privatisierten Nassbaggerei an der Küste wird nach unserer Auffassung deutlich, wie die Herstellung der für den Import- und Export notwendigen Fahrwassertiefen in den seewärtigen Hafenzufahrten vom Angebot und der Preisgestaltung Dritter abhängt.

Nach den Konzentrationen auf wenige große Baggerkonzerne sind im Nordseeraum nach unseren Erkenntnissen noch ca. 10 Baggerunternehmen unterschiedlichster Größe vertreten; davon sind 4 Baggerkonzerne (belgische u. niederländische) weltweit tätig. Die größeren deutschen Unternehmen sind dabei mittlerweile in diese Baggerkonzerne integriert. Eigenständig verbliebene deutsche Unternehmen verfügen nach unserer Kenntnis lediglich über Baggergerät mit geringeren Kapazitäten. Unternehmen aus Großbritannien, Frankreich oder osteuropäische Bewerber engagieren sich zumeist lediglich auf dem jeweils nationalen Unterhaltungsbaggermarkt.

Zur Unterhaltung in den Nordseerevieren hatte sich bis 2003 bezüglich Gerätenachfrage und -angebot ein relativ stabiler Unterhaltungsbaggermarkt entwickelt. Anfang 2004 kamen in Ostasien (Singapur/Indonesien/Malaysia) diverse Großprojekte zur Landgewinnung längerfristig ins Stocken. Aus dieser Veranlassung verlegten die großen Baggerunternehmen ihre

Baggergeräte mit 3.000-6.000 m³ Laderaumkapazitäten in die Nordseereviere, was zu einem Überangebot an Kapazität mit Reduzierungen der Baggerpreise in einzelnen Revieren von 30 bis 50% führte. Mit Fortsetzung der v. g. Großprojekte und infolge der ansteigenden globalen Auftragslage haben die Unternehmen wieder Gerätekapazität aus den Nordseerevieren abgezogen, mit der Folge von Engpässen im Geräteangebot und demzufolge einem Wiederanstieg der Baggerpreise um teilweise deutlich über 50 %!

Die Nassbaggerunternehmen verfügen über eine global sehr hohe Auftragslage. Dieses bedingt Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Baggergeräten zur Unterhaltung der Zufahrten zu den deutschen Nordseehäfen. Für den mittelfristigen Baggergerätebedarf in Deutschland kann daher befürchtet werden, dass für die künftig erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen, aber auch für die anstehenden Vertiefungsmaßnahmen in Elbe, Weser und Ems, die hierfür erforderlichen Gerätekapazitäten merklich reduziert und damit zu gestiegenen Preisen angeboten werden.

Wir schlagen daher vor, die vollzogene Teilprivatisierung der Nassbaggerei auf 51 % zu begrenzen und einen zweiten verwaltungseigenen Laderaumsaugbagger zur Eigenerledigung zur Sicherung der notwendigen Baggerungen und als Marktregulativ zu beschaffen.

2.3 Personelle Strukturen

Mit der Einsparung 3.100 Planstellen/Stellen in den Jahren 1998 bis 2010 hat die WSV bereits einen erheblichen Beitrag zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes geleistet. Mit dem heutigen Planstellen-/Stellenbestand ist die WSV unter den Bestand vor der Wiedervereinigung, d.h. damals ohne die Aufgaben aus den neuen Bundesländern abgesunken. Dabei sind neue Aufgaben hinzugekommen, wie die z. B. die FFH-Richtlinie und die ökologische Durchgängigkeit von Stau- und Wehranlagen.

Bei weiteren Einsparungen gäbe es in den Jahren bis 2014 anhand der planmäßigen Altersabgänge in der WSV keinerlei Spielraum für Nachbesetzungen.

Erst durch außerplanmäßige Abgänge können Dienstposten in sicherheitsrelevanten Bereichen wie den Verkehrs- und Revierzentralen und Betriebsstellen nachbesetzt werden.

Insgesamt sehen wir die Aufgabenerledigung der WSV daher für die Zukunft auch im Bereich der Daseinsvorsorge und Sicherheit gefährdet! Dies würde aber eine Gefährdung positiver wirtschaftlicher Entwicklungen in Deutschland sowie eine erhebliche Verunsicherung der Beschäftigten nach sich ziehen.

Die Aussage des Berichtes des BMVBS, dass aus der Reform WSV keine zusätzlichen Stellen- und Planstelleneinsparungen generiert werden können, ist u. E. daher voll zutreffend!

Die WSV benötigt für ihre Fachaufgaben gut ausgebildete Spezialisten. Insbesondere in den technischen und nautischen Berufen herrscht allerdings bereits heute ein bekannter Fachkräftemangel. Durch die sehr erfreuliche Verbesserung der wirtschaftlichen Lage in Deutschland, verschärft sich dieser Mangel im öffentlichen Dienst nochmals. Hinzu kommt der demographische Wandel, der ebenfalls den öffentlichen Dienst besonders treffen wird.

Um den öffentlichen Dienst insgesamt in der Konkurrenz am Arbeitsmarkt wettbewerbsfähig halten zu können, bedarf es genereller Verbesserungen der Bezahlungsstrukturen. Nach den

Beiträgen des öffentlichen Dienstes und seiner Beschäftigten zur Sanierung der Haushalte muss nun dafür gesorgt werden, dass „Verwaltung“ für die dringend benötigten Fachkräfte wieder attraktiv wird! Der Entwurf der Bundesregierung einer gesetzlichen Grundlage für einen Fachkräftegewinnungszuschlag ist dabei ein Mosaikstein. Im Ergebnis ist aber eine Verbesserung der Planstellen- und Stellenausstattung mit einer besseren Laufbahndurchlässigkeit dringend erforderlich, um Aufstiegschancen anbieten zu können.

Flankierend zu diesen allgemein für den öffentlichen Dienst zu treffenden Regelungen sollten im bestehenden rechtlichen Rahmen aber weitere Maßnahmen ergriffen werden.

Wir schlagen daher vor, in einem ersten Schritt die für eine technische Verwaltung wie die WSV wichtigen Ingenieure und Nautiker bereits vor Aufnahme des entsprechenden Studiums einzustellen und zu besolden bzw. tariflich zu bezahlen.

Hierdurch würden die schlecht bezahlten Anwärterzeiten nach dem Studium entfallen und die Arbeitsleistungen direkt, wie in der freien Wirtschaft üblich, ausbildungsgerecht bezahlt werden können. Durch eine solche Maßnahme können frühzeitig Fachkräfte an die WSV gebunden werden.

In diesem Zusammenhang empfehlen wir, verstärkt auf das in den technischen Berufen weitgehend ungenutzte Potenzial junger Frauen zu setzen. Hier empfiehlt es sich bereits in der Schule und über das Internet, über die attraktiven Aufgaben der WSV zu informieren. Hierbei könnten dann interessierte junge Frauen mit in der WSV tätigen Ingenieurinnen und Nautikerinnen im Rahmen von Cyber-Patenschaften Fragen und Informationen austauschen.

Weiter empfehlen wir, die Weiterqualifizierungsmaßnahmen mit den Personalräten konsequent fortzuentwickeln und die hohe Anzahl an Ausbildungsplätzen in der WSV zu erhalten. Hierbei ist die Ausbildungsqualität durch gut geschulte und motivierte Ausbilder zu erhalten. Für die gut ausgebildeten und qualifizierten jungen Menschen müssen nach der Ausbildung wieder unbefristete Übernahmemöglichkeiten bestehen. Nur das sichert einen kontinuierlichen Zuwachs an Nachwuchskräften.

In der WSV gibt es ein älteres Personalentwicklungskonzept für den höheren Dienst. Das war seinerzeit ein guter Anfang. Wir empfehlen, dieses fortzuschreiben und Konzepte für alle Laufbahnen mit den Personalvertretungen zu entwickeln und einzuführen.

2.4 Sozialverträgliche Umsetzung

Für den Fall der Umsetzung von Maßnahmen, die die Beschäftigten berühren, wie z. B. die Veränderungen der Aufbauorganisation der WSV, sind rechtsverbindliche und somit verlässliche Regelungen zur sozialverträglichen Umsetzung von Reformmaßnahmen zwingend erforderlich!

Hierzu sollten tarifvertragliche Regelungen mit den Gewerkschaften abgeschlossen und entsprechend auf die Beamtinnen und Beamten übertragen werden.