DER HAUPTPERSONALRAT
im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Berlin/Bonn, den 06. Juli 2012

☎ 030 2008-3280 – 85
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Telefax 030 2008-3289

☎ 0228 300-3180 – 84
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
Telefax: 0228 300-1460

E-Mail: Hauptpersonalrat@bmvbs.bund.de

Herrn
Minister
Dr. Peter Ramsauer

Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Sehr geehrter Herr Minister,

am 13.06.2012 haben Sie uns im HPR-Gremium eine erste mündliche Information über Ihre Entscheidungen zur WSV-Reform gegeben. Unterlagen wurden uns dabei nicht ausgehändigt.
Sie haben allerdings zugesagt, unmittelbar nach Zuleitung der Unterlagen an den Deutschen Bundestag, dem Gremium dieselben Unterlagen zu übersenden. Dies ist bis heute nicht geschehen!

Aus diesem Grund schreiben wir Sie in Form eines offenen Briefes an.

In den vergangenen 3 ½ Wochen haben wir Informationen zu diesem Thema lediglich über die Pressemitteilungen des BMVBS bezogen. Die zugrunde liegenden Berichte können wir seit letzter Woche, wie der größte Teil der Welt, auf der Internetseite Ihres Hauses nachlesen. Bislang wurden uns offiziell keinerlei Unterlagen, weder zur Information noch zur Beteiligung, zugeleitet.
Wenn die Belange der Beschäftigten der WSV auch ein Bestandteil der Reform sein sollen, dann ist diese Form der Nichtbeachtung des HPR als gesetzliche Interessenvertretung unverständlich. Sie entspricht auch nicht einer vertrauensvollen Zusammenarbeit.
Eine Information an die Beschäftigten der WSV hat bis zum heutigen Tag ebenfalls nicht stattgefunden. Die noch verantwortlichen Behördenleiter vor Ort sehen sich meist nicht in der Lage auf die Fragen der Beschäftigten einzugehen. Das angekündigte Mitarbeiterschreiben von Herrn StS Prof. Scheurle ist auch noch nicht bekannt. Abgesehen davon, dass Personalräte auch nur die Pressemitteilung hierzu kennen, ist es doch originäre Aufgabe des BMVBS, die über 12.500 Beschäftigten, die von Ihren Entscheidungen betroffen sind, zu informieren.

Wir können Ihre Auffassung nicht teilen, dass „20 Jahre Unsicherheit für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beendet sind".
Durch die jetzigen Entscheidungen gibt es für die Beschäftigten viele Fragen und noch keine Antworten.
Eine reformbedingte Unsicherheit der Vergangenheit ist aber aus unserer Sicht nicht erkennbar. Gerade die letzten 20 Jahre waren für die Beschäftigten geprägt von einem gewaltigem gesetzlichem Aufgabenzuwachs und weiter steigenden qualitativen Anforderungen. Demgegenüber standen und stehen ständige durch Stellen- und Planstellenstreichungen bedingte Personaleinsparungen in Höhe von weit über 30 %. Möglichkeiten der beruflichen Weiterentwicklung wurden dadurch eben-

falls immer weiter eingeschränkt. Diese langjährige Belastungssituation hat auch zu einer Zunahme von physischen und psychischen Erkrankungen geführt.
Wir haben immer wieder auf diese Situation hingewiesen. Antworten kamen und kommen in Gestalt von Richtlinien und Erlassen, die versucht haben einen Umgang mit dieser Situation zu finden. Kaum eingeführt wurden diese aber in mitarbeiterbezogenen Teilen, wie zum Beispiel die Richtlinie für Personalmanagement nicht umgesetzt und dies trotz Erörterung auch fachaufsichtlich nicht beanstandet. Da hat die Steuerung nicht funktioniert.
Trotz dieser enorm belastenden Randbedingungen haben die Beschäftigten der WSV sich immer selbst und gegenseitig motiviert und Höchstleistungen für die Wasserstraßeninfrastruktur und unsere Kunden in den Bereichen Schifffahrt, Häfen, Werften und wasserstraßengebundener Wirtschaft erbracht. Ohne den Einsatz Ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wären die der Daseinsvorsorge und dem Export dienenden Bundeswasserstraßen nicht so leicht und sicher befahrbar wie sie es heute sind. Auch die enormen zusätzlichen Ausbildungsleistungen der WSV sind nur durch das Engagement der Beschäftigten möglich.

Sie haben sich dennoch für einen „Von oben nach unten" Reformprozess entschieden. Aber haben es Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die Interessenvertretungen nicht wenigstens verdient, über Ihre getroffenen Festlegungen transparent informiert zu werden?

Um das aus Sicht des HPR klarzustellen, wir wären immer bereit gewesen, Reformen für eine zukunftsfähige WSV mit auszuarbeiten und auch die Umsetzung dann positiv zu begleiten. Aber die Möglichkeit einer echten Beteiligung haben Sie uns leider nicht gegeben.

Davon ausgehend, dass die auf der Internetseite des BMVBS zu findenden Dateien Ihren aktuellen Entscheidungsstand wiedergeben, beziehen wir auf Grundlage dieser Quelle, eine erste Stellung zu einigen Punkten hierzu:

1. Netzstruktur und Kategorisierung der Bundeswasserstraßen

Die Ergebnisse der Untersuchung durch die Firma Railistics wurden uns bislang nicht zugänglich gemacht. Offensichtlich baut die Netzstruktur weiterhin auf dem Ansatz der bewegten Gütertonnen auf. Hierzu hatte der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages die Aufnahme weiterer Kriterien gefordert.
Im Bereich der Binnenschifffahrtsstraßen nehmen Sie faktisch in der Klassifizierung weitestgehend eine Teilung zwischen den Bundeswasserstraßen in den alten und neuen Bundesländern vor.
Wir halten fest, dass nur die Binnenschifffahrtsstraßen untersucht wurden und die Netzkategorisierung der Seeschifffahrtsstraßen nicht überarbeitet wurde. So ist die Schere in der Kategorie A noch weiter auseinandergeklafft wie vor dem Gutachten. Auf den seewärtigen Zufahrten muss nun die 10- fache Menge transportiert werden wie auf den Binnenschifffahrtsstraßen, um entsprechend kategorisiert zu werden. Dies ist für uns weiterhin nicht nachvollziehbar und auch relevant, weil Sie offensichtlich in Ihrer Entscheidung die Verwaltungsstrukturen der WSV an diese Kategorisierung anpassen wollen. Da diese nicht transparent und mit unterschiedlichen Untersuchungsständen und Maßstäben entstanden ist, zweifeln wir schon aus diesem Grunde die Schlussfolgerungen für die Aufbauorganisation an.

Das Thema Wassertourismus finden wir nicht entsprechend im Bericht abgebildet wieder. Für einige Bereiche der WSV ist das aber eine damit zusammenhängende bisherige Aufgabenstellung von Bedeutung. Vor einer Festlegung von Verwaltungsstrukturen müssen auch hier Entscheidungen getroffen werden.

2. Aufbauorganisation der WSV:

Die Ergebnisse der mit großem zusätzlichem Aufwand begonnenen Aufgabenkritik wurden uns bislang nicht zugänglich gemacht.

Wasser- und Schifffahrtsdirektionen:

Mit Einrichtung der Generaldirektion (GDWS) wird unseres Erachtens die bewährte regionale Kompetenz aus der Fläche abgezogen. Der heute vorhandene Standard an Kompetenz und externer Vernetzung wird so zukünftig nicht gehalten werden können. Der wohl vorgesehene Standort Bonn überrascht uns, wurde uns doch in einem Gespräch mit Herrn AL WS gesagt, dass sollte mal ein Zentralamt eingerichtet werden, alle davon betroffenen Standorte nicht Sitz dieser neuen Behörde sein können. Da auch das BMVBS in Bonn betroffen ist, erschließt sich uns Ihre Standortentscheidung so nicht.

Wasser- und Schifffahrtsämter:

Kompetenz und Verantwortung für Infrastruktur und Ordnung des Schiffsverkehrs sind heute noch organisatorisch in einer Hand. So können in Kenntnis aller Randbedingungen auch kurzfristig notwendige Entscheidungen getroffen werden.
Die geplante Aufteilung der WSÄ in Ämter für Betrieb und Unterhaltung und Ämter mit revierbezogenen Aufgaben (Schifffahrt, Verkehrsmanagement etc.) führt zum Bruch mit dieser bewährten Dienstleistung aus einer Hand.
Diese Aufteilung der Verantwortlichkeiten ist u. E. nicht zweckmäßig, entspricht nicht den Notwendigkeiten und würde von außen erkennbare Verschlechterungen gegenüber heute erzeugen.
Die WSÄ werden damit auch nicht gestärkt, im Gegenteil, jedes Amt verliert erst einmal Zuständigkeiten und Aufgaben. Neue Schnittstellen werden geschaffen.

In Verbindung mit dem von Ihnen wohl geplanten Vergabekatalog befürchten wir, dass die operativen Aufgaben so selektiert und zur Abgabe an Dritte vorbereitet werden sollen.
Die vergebenen Aufgaben sind durch Wegfall der Stellen nicht mehr rückholbar. Was das für den Bundeshaushalt und den Steuerzahler bedeutet, sei an einem Beispiel deutlich gemacht: So sind die Baggermengen in der Unterhaltungsbaggerei durch Dritte auf den Seeschifffahrtsstraßen von 2006 bis 2010 um 26%, die Kosten aber um 96 % gestiegen.

Sie haben uns immer versichert und versichern lassen, dass die Reform der WSV keinen zusätzlichen Abbau von Personal über den ohnehin schon erfolgten stattfinden wird. Nun wollen Sie offensichtlich über 2.500 Planstellen und Stellen zusätzlich wegfallen lassen. Über diese Entscheidung sind wir besonders schockiert, da somit der bisherige gesamte Reformansatz auf den Kopf gestellt wird.

Am Ende befürchten wir eine Abwicklung der WSV zugunsten einiger Dritter zu Lasten der Schifffahrt, Häfen, Werften, der wasserstraßengebundenen Wirtschaft und der Beschäftigten sowie sicher auch des Bundeshaushaltes.

Umsetzung und Sozialverträglichkeit:

Sie haben sich gegen betriebsbedingte Kündigungen entschieden. Das begrüßen wir ausdrücklich. In der Presse haben Sie auch davon gesprochen, dass niemand gegen seinen Willen umziehen muss. Auch das begrüßen wir.
Allerdings ist die konkrete Ausgestaltung der sozialverträglichen Umsetzung weiterhin nicht klar erkennbar. Insbesondere der generelle Verzicht auf reformbedingte Kündigungen, Lohn- und Bezügeerhalt, Qualifizierung, Vorruhestand, Abfindungen, Aufstiegschancen in Außenstellen und die Fragen von Versetzungen müssen dringend für Tarifbeschäftigte und Beamtinnen und Beamte rechtsverbindlich geregelt werden.
Sie sprechen von einer Belohnung für Beschäftigte, die freiwillig umziehen. Wie soll diese Belohnung aussehen und in welcher Form und mit wem soll dies rechtsverbindlich vereinbart werden?

Aufgrund der vorgenannten Argumente kann der Hauptpersonalrat Ihre uns bislang bekannten getroffenen Entscheidung nicht unterstützen.

Sehr geehrter Herr Minister, wir bitten Sie, Ihre Entscheidungen, die die Hälfte Ihrer Beschäftigten betrifft, zu überdenken. Wir stehen für einen Dialog mit Ihnen über die Zukunft der WSV bereit. Wir fordern Sie auf, die Maßnahmen bis dahin auszusetzen.

Für den Fall einer anderen Entscheidung wäre Ihrerseits Folgendes zu veranlassen:

- Eine entsprechende Beteiligungsvorlage vor Umsetzung vorzulegen,
- Die Beschäftigten der WSV jetzt über Ihre Entscheidungen zu informieren,
- Übersendung der offiziellen Berichte und Entscheidungsunterlagen,
- Überlassung der Ergebnisse der Aufgabenkritik, der Gutachten zur Kategorisierung und der Gutachten zu den alternativen Betriebsformen,
- Kopien der sonstigen relevanten Unterlagen für Ihre Entscheidungen,
- Direkte Aufnahme von Verhandlungen über die rechtsverbindliche Ausgestaltung der sozialverträglichen Umsetzung,
- Benennung der Struktur und Ausgestaltung des Aufbaustabes für die Einrichtung der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS),
- Rechtsverbindliche Regelung eines Übergangspersonalrates bis zur Bildung von Personalvertretungen (ÖPR, GPR, BPR) bei der Generaldirektion und den neuen Ämtern.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Assing

Martin Assing
(Vorsitzender)