

Der Anteil der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) beträgt einschließlich Personal gerade einmal 3 % der Gesamtausgaben des Bundesverkehrsministeriums

Ver.di: „In der WSV gibt es Wandlungspotenzial vom Frust zur Wut!“

„3. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung“, so heißt das Papier, erschienen am 28.09.2011, mit dem, wie in den Vorbemerkungen zu lesen ist, dem Wunsch des Verkehrsausschusses nach „angemessener Information und Beteiligung“ entsprochen werden soll.

Am 27.06.2011 wurden Experten aus den Verbänden ins Abgeordnetenhaus geladen, um dort vor dem Ausschuss ihre Position und Anregungen zum Thema Wasserstraßenpriorisierung und WSV-Reform vorzutragen. Gut eine Woche wandte sich der Ausschuss über den Bundestag an die Bundesregierung, dass unter anderem die Kriterien zur Netzkategorisierung zu ergänzen und zu prüfen seien, ob es die Möglichkeit gäbe, Wasserstraßen in anderen Betriebsformen zu führen oder auch die Überarbeitung eines Gebührensystems für die Bundeswasserstraßen in Angriff zu nehmen - und den Verkehrsausschuss sowohl an der Kategorisierung als auch an der WSV Reform angemessen zu beteiligen.

Die Fachgruppenleiterin von ver.di, Sigrid Müller, hatte Gelegenheit, die Position ihrer Gewerkschaft zu vertreten. In Ihrem Vortrag machte sie klar, dass an vielen Stellen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) der Unmut immer größer werde. Es gebe Wandelungspotenzial vom Frust zur Wut, der sich im Arbeitskampf entladen könnte.

Schifffahrts-Magazin-Korrespondentin Kerstin Klinkenberg hat nun Sigrid Müller in der ver.di Zentrale in Berlin nach dem aktuellen Stand der Dinge befragt

In der Anhörung vor dem Verkehrsausschuss Ende forderten Sie Ende Juni: die ökologische und die wasserwirtschaftliche Funktion von Wasserstraßen besser zu berücksichtigen, und dem Verlagerungsgedanken – Güter weg von der Straße – mehr Rechnung zu tragen. Finden Sie Ihre Forderungen in dem 3. Bericht berücksichtigt?

Sigrid Müller: Überhaupt nicht. Wir haben das Papier intern geprüft: es ist eine Nebelkerzenaktion. Die große Linie, sich von der WSV als einer „Durchführungsverwal-

tung“ zu trennen, wird weiter umgesetzt. Will sagen: das Ministerium zieht seine Vorstellungen unbeirrt durch. Ich gehe sogar soweit zu sagen: in dem Bericht sind weder die Forderungen des Haushaltsausschusses noch die des Verkehrsausschusses noch die der Gewerkschaft berücksichtigt. Es



Sigrid Müller hat Jura studiert, seit 25 Jahren ist sie in der Gewerkschaft hauptamtlich tätig, seit acht Jahren leitet sie die Fachgruppe Bundesverkehrsverwaltung/Straßenbauverwaltung und ist damit zuständig für die WSV.

gibt ein Handbuch für Organisationsuntersuchungen, dass das BMI unter dem Slogan „Moderne Verwaltung“ bereitgestellt hat. Dessen Inhalte sehen wir als Gewerkschaft sehr kritisch, z.B. wegen der mangelnden Beteiligung der Beschäftigten. Trotzdem kann dieses Handbuch aber als das „Regelwerk“, wonach sich die Bundesministerien und ihre Behörden zu richten haben, angesehen werden. Das Bundesverkehrsministerium berücksichtigt für die WSV-„Untersuchungen“ noch nicht einmal dieses Handbuch.

Sie hatten tendenziell einen Streik nicht ausgeschlossen...

Sigrid Müller: Ja, dazu sind wir auch bereit und in der Fläche auch gut vertreten.

Nun hat man mit der Umsetzung des Kernaufgabengutachtens so lange gewartet, bis sich die Randbedingungen so geändert haben, dass es gar nicht mehr angewandt werden kann. In dem aktuellen Bericht steht zu lesen, dass eine neue Be-

standsaufnahme bereits begonnen habe, eine „Aktualisierung des Aufgaben- Produkt- und Produktgruppenkatalogs“ von unten, auf Ebene der Bauhöfe und Außenbezirke habe man bereits begonnen, jetzt, im November sind die Wasser- und Schifffahrtsämter und – direktionen an der Reihe. Was bekommt die Gewerkschaft davon mit.

Sigrid Müller: Ja, wir sind über die Berichte unserer Kolleginnen und Kollegen informiert. Sogenannte Kernteams waren auf Bauhöfen und in den Außenbezirken unterwegs, der 150-seitige Produktkatalog Kernaufgabengutachtens sollte hinterfragt werden. Im Katalog hat die Prüfung der Vergabefähigkeit der Aufgabe, nicht die Aufgabe den absoluten Vorrang. Die Frage der Vergabe-/Privatisierungsmöglichkeiten, z.B. in einem ABZ, war dann auch oft das federführende Thema zwischen Kernteam und Leitung. Zur Freude von Beschäftigten und Führung wurden teilweise aber auch ein echter „Aufgabencheck“ gemacht – welche Aufgaben fallen an, wie viele sind dazu gekommen, wie viel (wie wenig) Personal steht noch zur Verfügung. Unklar ist, ob diese Ergebnisse aufgenommen oder zur „Verschlussache“ erklärt werden.

Wie ist Ihre Einschätzung, was will das Ministerium erreichen? Die WSV in ihrer jetzigen Form abwickeln? – Wie sehen die Vorstellung einer Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aus Sicht von ver.di aus? Sie erwähnten die gemeinsamen Vereinbarungen zwischen Ministerium und Gewerkschaft, was ist damit?

Sigrid Müller: Es gab zwei „Gemeinsame Vereinbarungen“, beginnend mit dem Jahr 2000. 2010 sind diese ausgelaufen und wurden nicht erneuert. An uns liegt das nicht – wir sind verhandlungsbereit, aber jetzt zu einem Tarifvertrag.

Was will das Ministerium? Unserer Auffassung zufolge eine zentralisierte Vergabeverwaltung WSV. Es geht nicht um die Frage der guten und günstigen Leistung der WSV, einer sinnvollen Reform, es geht um die Frage der „Macht“: Wenn fast alle Leistungen vergeben werden sollen, wenn die Vergabe dann zentral gesteuert wird, wenn diese

zentrale Steuerung über die Ministerialverwaltung laufen soll, dann sind Netzkategorisierung, Struktur von Ämtern und WSDen Makulatur. Wer und wie im Ministerium dann diese Aufgaben erledigt werden sollen, ist mir völlig fremd.

Mit der Forderung nach maximaler Vergabe widerspricht das Ministerium sich selbst und seinen eigenen Erkenntnissen: Im 1. Bericht vom 24.01.2011 kann man nachlesen, dass europarechtliche und nationale Regelungen Vergaben und Nachtragsmanagement ungeheuer aufwändig und personalintensiv machen, die eingekaufte Leistung häufig schlechter als die Eigenleistung ist. Zudem muss man sich immer vor Augen halten: ein freier Unternehmer will immer einen Gewinn erzielen. Das ist sein gutes Recht – aber das muss man eben auch bezahlen. Außerdem kann man nachlesen, dass mit einem Vergabevolumen in der Höhe von 1,08 Mrd. Euro in 3.656 Einzelvergaben (Stand 2009) die Kapazitätsgrenze mehr als erreicht ist. Inzwischen ist auf der Facharbeiterebene so viel Personal abgebaut, dass die WSV nicht mehr in der Lage ist, ihre 1100 Azubis komplett „Inhouse“ auszubilden. Einzelne Ausbildungsabschnitte müssen in private Unternehmen verlagert werden.

Stoisch verfolgt das Ministerium sein Credo. Nun fordert man fünf neue Gutachten, als wolle man etwas „herbeigutachten“. Erstens kosten diese wieder Steuerzahlers Geld, zweitens schlummert noch das „Kienbaumgutachten“ (Kienbaum & Partner; Unternehmensberater; die Red.) im Regal, warum setzt man dann nicht dieses um?

Also alles bleibt beim Alten, gute alte Zeit?

Sigrid Müller: Natürlich nicht. Wir glorifizieren nicht blind, aber schätzen die Eigenleistung günstiger ein, insbesondere wenn man die fachliche Kompetenz, die in jahrzehntelanger Erfahrung steckt, effizient nutzt. Wasserstraßen mit ihren Schleusen und Wasserbauwerken, die teilweise 80-100 Jahre alt sind, sind nun mal regional spezifisch, Bundeswasserstraßen zudem auch ökologisch sensible Systeme.

Wir sind für eine WSV, die regional vertreten ist, mit Entscheidungskompetenz und –Verantwortung, auch finanziell gesehen, vor Ort. Hoher Veränderungs-/Reformbedarf besteht durch mehr Transparenz, Kommunikation und Verbindlichkeit in und zwischen allen Ebenen und Beteiligten, durch Professionalität in allen Leitungsebenen (Aufgabenerledigung vor Status), durch Bedarfs- und Bürgerorientierung. In der öffentlichen Wahrnehmung ist es z.B. schon schwer zu ver-

stehen, warum eine Schleuse kurzfristig aus Geldmangel nicht repariert werden kann, aber am Verwaltungsgebäude mit Kraft Geld ausgegeben wird. Da fragt jeder nach Prioritäten.

Eine tatsächliche Geschäftsprozessoptimierung kann sicher für schnellere und effektivere Verwaltungsabläufe sorgen, speziell da, wo Verwaltung mehr zum Selbstzweck als Organisations- und Strukturelement von Aufgaben rund um die Wasserstraße geworden ist. Besonders wichtig bei Veränderungsprozessen ist, dass die Beschäftigten beteiligt werden.

Die Planungszyklen sind auch viel zu lang. Da behindert sich die WSV selbst, auf Veränderungen zu reagieren. Aber da muss man die Verordnungs- und Gesetzeslage prüfen?

Aber die meisten der Beschäftigten, insbesondere auf der Facharbeiterebene, sind mit Herz und Seele WSV-ler und schauen beispielsweise bei Havarien weder auf ihre Arbeitszeit noch Geld, sondern stehen loyal und pragmatisch zur Verfügung. Tag und Nacht. Diese Potenziale findet man heute selten, das muss man pflegen.

An der öffentlichen Wahrnehmung der „WSV“ muss weiter intensiv gearbeitet werden. WSV, das sind weder die Bürokraten, noch die „Mammutbehörde“, noch die „Uferbetonierer“ und Umweltfeinde und erst recht ist WSV nicht „Winterschlussverkauf“. Gerade auch in der Politik muss die Wasserstraße als echte Alternative für einen umweltfreundlichen Gütertransport wesentlich besser beachtet und gefördert werden

Im Bericht wird auch die Option angesprochen, Wasserstraßen mit touristischer Nutzung, wie z. B. in den östl. Bundesländern, an private Betreibergesellschaften zu übertragen. PPP public private partnership.

Sigrid Müller: Geprüft wurden ööp- und PPP-Modelle, wobei ööp-Modelle, also in Partnerschaft von Bund – Kommune oder Land – Privatem Betreiber – für die Wasserstraße schlecht vorstellbar sind: Mit PPP-Projekten gibt es reichlich Erfahrungen im Straßenbau: intransparent, teuer und wenig Qualität, 148 Ordner Vertrag für ein Straßenbauprojekt bedürfen keines weiteren Kommentars. Besonders dann nicht, wenn die Einsicht in diesen Vertrag verwehrt wird und der Bund, wenn's dann Probleme gibt, für die zusätzlichen Kosten aufkommen muss. Mit dieser Auffassung steht ver.di nicht alleine da, Politiker vieler Parteien nehmen Abstand zur „PPP-Euphorie“, Wissenschaftler (z.B. Hochschule Speyer, TU Berlin) können

darlegen, dass PPP-Erfolge ganz einfach schöngerechnet wurden, dass PPP eine Verlustrechnung für den Staat ist.

Die Unternehmensberater von PWC haben eine halbe Mio. Euro für ein Gutachten „Meilensteinberichte“ zum Thema Wassertourismus erhalten, das nach unserer Auffassung nichts mit dem Anliegen aus dem Bundestagsbeschluss (DS 16/10593) zu tun hat. Und die Kernfrage lässt das teure Papier außer Acht: die im Grundgesetz verankerte Zuständigkeit des Bundes.

Ein Wort zum Thema Gebühren: Das Ministerium überarbeitet die Möglichkeiten der Gebühreneinnahmequellen und setzt auf geschlossene Finanzierungskreisläufe. Aparenterweise, so ist da zu lesen, sind die aktuellen Gebührenmodelle mal erdacht worden, um Güter vom Schiff auf die Bahn zu ziehen...

Sigrid Müller: Eine Bundeswasserstraßenmaut halten wir hier für eher kontraproduktiv. Man muss das Gewerbe beleben und fördern, aber wir sehen auch, dass die Wasserstraße kein geschlossenes System ist, die Allgemeinheit nutzt und profitiert auf den unterschiedlichsten Wegen – wie will man das mit bürokratisch vertretbarem Aufwand bewerten?

Nicht vergessen werden darf bei aller Finanzierungsproblematik: der Anteil der WSV (einschließlich Personal) an den Gesamtausgaben des BMVBS beträgt gemäß Bundeshaushalt 2011 gerade einmal 7,3 %. Da muss es doch andere Potenziale geben als sich über weitere Finanzierungsmodelle dieses vergleichsweise kleinen Kapitels überflüssige Gedanken zu machen.

Ihr Schlusswort?

Sigrid Müller: Wir können kein konstruktives Konzept erkennen, was das Ministerium mit seinen Wasserstraßen möchte, was es dem Gewerbe anbieten kann und will. Das Ministerium ist blind fixiert auf das Konzept einer Ministerialverwaltung – unseres Erachtens völlig kontraproduktiv. Für uns ist „Öffentlich – wesentlich“, es gibt eine Verpflichtung des Staates, den Gütertransport zu ermöglichen. Und wir sind überzeugt, dass eine schlanke Behörde, die selbst die originären Arbeiten rund um die Wasserstraße ausführt, das kostengünstigere und bessere Modell ist. Aber auch das Gewerbe muss sich flexibel zeigen. Es gibt nicht nur große Wasserstraßen. In manchen Nachbarländern, so hat man den Eindruck, ist man da auch pragmatischer.

Wir danken für das Gespräch. ■