

Antrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Kerstin Kassner, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Sozialverträgliche Arbeitsverhältnisse und fristgerechte Nachbesetzung in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sichern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im Vergleich zum fünften enthält der sechste Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) wesentliche Verbesserungen. So erkennt das Bundesverkehrsministerium an, dass in der WSV eine dauerhafte Ressourcen-Ausstattung für Betrieb und Unterhaltung sowie Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur gefehlt hat. Zudem ist von Schwierigkeiten bei der Personalrekrutierung im Investitionsbereich sowie von einer Überalterung der Belegschaft die Rede, wobei nahende Altersabgänge und die Stelleneinsparungen der vergangenen zwanzig Jahre die WSV vor große personelle Herausforderungen stellen. Aus diesen Feststellungen schlussfolgert das Ministerium, dass weitere Stelleneinsparungen einzustellen sind. Diese Eingeständnisse deuten darauf hin, dass der letztjährige WSV-Streik die ursprünglichen Pläne der schwarz-gelben Bundesregierung zum Umbau der WSV von einer Ausführungs- zu einer Gewährleistungsverwaltung mit der umfangreichen Zwangsvergabe an Dritte, was einer Privatisierung wesentlicher Teile der Aufgaben der WSV gleich gekommen wäre, weitgehend hat stoppen können.

Doch auch der sechste Bericht des BMVI zur Reform der WSV bleibt unter dem Strich bei einer Absichtserklärung. Es fehlt an Verbindlichkeit, ohne die es nicht gelingen wird, die WSV wieder zu einer attraktiven Arbeitgeberin zu machen, die sichere Arbeitsplätze bietet. Der Plan zur Reduzierung der Schifffahrtsämter auf 18 und die Aufgabenverlagerungen auf die regionale Ebene ist noch nicht detailliert ausgearbeitet. Auch die Zentrale der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn ist zwar offiziell eingerichtet, aber noch keineswegs funktionsfähig. Der strukturellen Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung fehlt dementsprechend noch die operationelle Zentrale. Zudem bleibt die Zukunft der Beschäftigten, die bei künftig nichtpriorisierten Regionalämtern beschäftigt sind, weitgehend unklar. Darüber hinaus bleibt auch die Frage unbeantwortet, wie Zuständigkeiten während der Umsetzung der WSV-Reform unter den bestehenden Schifffahrtsämtern verteilt werden und wie diese in die endgültige Ämterstruktur übergehen sollen. In dieser Hinsicht stehen noch wichtige Entscheidungen aus, die erhebliche Auswirkungen für die Beschäftigten haben werden.

Um zukünftigen Fehlentwicklungen und Rückständen in der weiteren Umsetzung der WSV-Reform vorzubeugen, bedarf es einer effektiven Einbindung der Beschäftigten der Schifffahrtsämter. Dabei sollen detaillierte Pläne zur weiteren Umsetzung der WSV-Reform unter Beteiligung der Beschäftigten und ihrer Interessenvertretungen ausgearbeitet werden. Auch die Ergebnisse der von ver.di ausgeführten Beschäftigtenbefragung zur WSV-Reform müssen in diesen Prozess einfließen.

Eine der zentralen Herausforderungen der WSV ist die Neugewinnung von fachlich qualifiziertem Personal. Im Jahr 2014 muss die WSV 676 Stellen nachbesetzen. Für die Jahre 2015 bis 2017 werden laut Bundesregierung 266 (2015), 297 (2016) und 344 (2017) planmäßige Altersabgänge zu verzeichnen sein. Dieser Bedarf muss primär durch die unbefristete Übernahme des in der WSV ausgebildeten Personals gedeckt werden. Dazu werden die für 2015 bereitgestellten Haushaltsmittel für die Berufsqualifizierung und Weiterbildung jedoch nicht ausreichen. Diese wurden vielmehr im Vergleich zu den Ausgaben für Aus- und Fortbildung im Jahr 2012 (3,3 Millionen Euro) auf 2,5 Millionen Euro für das Haushaltsjahr 2014 und 3 Millionen Euro für das Jahr 2015 (Einzelplan 1203, Titel 525 01 – 712) gekürzt. Mit weniger Geld müssen also deutlich mehr Angestellte der WSV Berufsqualifikationen erhalten. Die zu erwartenden Rückstände in der Aus- und Fortbildung müssen vermieden werden. Eine Reform der WSV, die neben der Erhaltung und der Verbesserung der Verkehrsfunktion der Gewässer auch den Hochwasserschutz und eine ökologische Bewirtschaftung dieser Gewässer gewährleisten muss, bedarf einer Gesamtstrategie, die den operativen Aufgaben auch in der Personalplanung Rechnung trägt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. bis Juni 2015 einen Gesetzentwurf zur Neustrukturierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorzulegen;
2. allen zukünftigen Maßnahmen, wie z. B. der Klassifizierung der Bundeswasserstraßen, Veränderungen in der Aufbau- und Ablauforganisation und der Personalausstattung, bis Ende 2015 eine Aufgabenkritik nebst Geschäftsprozessoptimierung (insbesondere auf Leitungsebene) voranzustellen. Dies muss unter Beteiligung der Beschäftigten und ihrer Interessenvertretungen, auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der ver.di-Beschäftigtenbefragung erfolgen;
3. bis Ende Juni 2015 ein Konzept zur Sicherung der Beschäftigten an Wasserstraßen, denen eine nachrangige Kategorie zugewiesen wurde, vorzulegen;
4. die Priorisierungsliste der Bauprojekte an Bundeswasserstraßen dahingehend zu überarbeiten, dass nicht mehr die jährlich beförderte Tonnage allein maßgebend ist, sondern Kapazitätsgewinne durch bauliche Maßnahmen, die ökologischen Kriterien umfassend genügen müssen, in die Priorisierung einfließen;
5. zusätzliche Finanzmittel für Personal sowie Qualifikationsmaßnahmen, die für eine erfolgreiche und fristgerechte Umsetzung der WSV-Reform im laufenden Betrieb notwendig sind, bereitzustellen.

Berlin, den 2. Dezember 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion