



Zerschlagung der WSV muss verhindert werden

Rede von Herbert Behrens, 25. April 2013

Protokollrede

Tagesordnungspunkt 29 Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung

25. April 2013

Herbert Behrens, DIE LINKE.

Anrede,

Die Menschen wollen mit Politik nichts mehr zu tun haben, wenn sie merken, dass ihre Argumente nicht gehört werden. Sie wenden sich ab von der Demokratie, wenn sie erfahren müssen, dass Entscheidungen einfach exekutiert werden. Der Umbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist ein Paradebeispiel für demokratiefeindliche Arroganz der Macht. Unbeirrt zieht der Bundesverkehrsminister sein Projekt durch, wischt jeden Vorschlag vom Tisch, der Reform doch noch eine vernünftige Wendung zu geben.

Die Beschäftigten der WSV, die Binnenschiffer, Wirtschaftsverbände und Wassersportler versuchen seit Jahren, mit guten und ernst zu nehmenden

Vorschlägen die Zerschlagung der WSV zu verhindern. Doch selbst eine Allianz von Beschäftigten, Wirtschaft und Fachverbänden konnte nichts bewirken. Die Verkehrsminister der Länder protestieren auf ihrer Konferenz vor zwei Wochen dagegen, dass eine Behörde, die in den Bundesländern wichtige Arbeit leistet, ohne ihre Mitwirkung zentralisiert wird. Statt auch nur einen ihrer Einwände gegen den WSV-Umbau ernsthaft zu prüfen, weist Staatssekretär Ferlemann die Bedenken als „unzulässige Einmischung“ der Länder in die Bundespolitik zurück. Das ist schon ein ziemlicher Hammer, muss ich sagen.

Aber diese Arroganz der Macht beschädigt nicht nur die Demokratie.

Am Freitag vergangener Woche hat Bundesverkehrsminister Ramsauer verfügt, dass die Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt in Bonn gegründet wird und die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen zu Außenstellen dieser Zentralbehörde degradiert werden. Wasser- und Schifffahrtsämter verlieren ihre Zuständigkeiten, die in den vergangenen Jahren erarbeiteten Arbeitsstrukturen werden zerschlagen und das Personal in eine ungewisse Zukunft entlassen. Mit einem verfassungsrechtlich zweifelhaften Organisationserlass drückt der Verkehrsminister sein Projekt durch, ohne den Bundesrat und den Bundestag ausreichend zu beteiligen. Das notwendige Gesetz könne auch im Nachklapp beschlossen werden, heißt es. Das ist ein Skandal.

Nach drei Jahren Rumwerkeln an einer so genannten Reform der WSV ist der Schaden groß. Für die Verkehrspolitik auf dem Wasser und für die Behörde selbst.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

mit dem Antrag der LINKEN ist es möglich, diesen

doppelten Schaden abzuwenden. Stimmen Sie für eine wirklich ökonomische und ökologische, eine sinnvolle Reform der WSV. Die funktioniert aber nur mit den Beschäftigten, das geht nur mit den Fachverbänden und mit den Bundesländern.

Wir fordern den sofortigen Stopp der Zerschlagung der WSV, damit es einen Neustart geben kann.

Was passiert, wenn sich der Verkehrsminister jetzt durchsetzt? Die Ansprechpartner der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen werden zunächst damit beschäftigt sein, sich überhaupt in das neue Organigramm einzusortieren; neue Strukturen in der Zusammenarbeit müssen gebildet werden. Wir haben bei vielen Besuchen von Dienststellen und Bauhöfen die Arbeit der Beschäftigten kennen gelernt. Beim Besuch in Emden und Aurich habe ich erfahren, dass Kunden der WSV bei manchen Aufgaben künftig drei verschiedene Stellen anlaufen müssen, wo sie heute alles bei einer Direktion erledigen können.

Die Beschäftigten werden sich in neu zusammengestrickten Ämtern und Außenstellen wiederfinden. Und sie müssen gleichzeitig in der Lage bleiben, jederzeit die Sicherheit auf Flüssen und Kanälen zu garantieren.

Liebe Kolleginnen und Kollegen der Koalition,

auch Sie haben bei Ihren Besuchen erfahren können, dass diese Reform kein Fortschritt ist. Auch wenn Sie in einzelnen Wahlkreisen eine Behörde sichern konnten, nützt das der WSV insgesamt nichts. Wie soll sie mit noch einmal 2500 Leuten weniger auskommen? Wie sollen die oft komplizierten Aufgaben von Firmen auf dem freien Markt erledigt werden? Die Reparatur einer Schleuse kann ausgeschrieben werden, wenn sie geplant ist. Aber wir wissen nicht zuletzt durch den zeitweiligen Totalausfall am Nord-Ostsee-Kanal, dass schnelles Eingreifen mit qualifizierten und engagierten Leuten

ist so schnell auf dem Markt nicht zu finden.

Die Beschäftigten und ihre Gewerkschaft ver.di haben mit Gesprächsangeboten nicht erreichen können, die Kenner der Materie in die Reform der WSV angemessen einzubeziehen. Nun stehen sie vor der Situation, dass sie die sozialen Folgen der Zerschlagung der WSV regeln müssen. Damit die Kolleginnen und Kollegen wissen, wo sie eingesetzt werden sollen, ob sie mit ihren Familien den Wohnort wechseln müssen, fordern sie einen Tarifvertrag. Und selbst in dieser Frage weigert sich der Bundesverkehrsminister lange Zeit, die sozialen Folgen überhaupt zur Kenntnis zu nehmen. Mit Warnstreiks und dem Beginn der Urabstimmung nimmt der Arbeitgeber zur Kenntnis, dass die Reform direkt in das Leben der Beschäftigten eingreift.

Wir wünschen den Kolleginnen und Kollegen und ihrer Gewerkschaft ver.di viel Erfolg bei der Aushandlung guter Bedingungen. Aber wir versprechen Ihnen auch, dass wir auch eine andere Bundesregierung bearbeiten werden, damit dieser Tarifvertrag nicht angewendet werden muss. Es muss eine Reform der Reform geben, die die Arbeit der WSV und nicht die Privatisierung öffentlicher Aufgaben ins Zentrum stellt.