

Stellungnahme

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/1124

Alle Abgeordneten



Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft

ver.di Landesbezirk
NRW

Karlstr. 123-127
40210 Düsseldorf

Telefon: 0211-61824-0
Durchwahl: 0211 61824-324
Telefax: 0211 61824-447

der
Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
zum

www.verdi.de

Datum
Ihre Zeichen
Unsere Zeichen

12. Dezember 2023

Gute Arbeit braucht ausreichende personelle Ausstattung: Die Landesregierung muss den Landesbetrieb Straßenbau.NRW personell stärken

Antrag der Fraktion der SPD, Drucksache 18/5853

hier: schriftliche Anhörung von Sachverständigen

Die Gewerkschaft ver.di begleitet die Entwicklung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) und zuvor der Straßenbauverwaltung in NRW schon seit der Zeit bei den Landschaftsverbänden.

Schon zu Zeiten der Landschaftsverbände wurden verschiedene Umstrukturierungs- und Stellenreduzierungsmaßnahmen mit dem Ziel, Kosten zu senken, umgesetzt. Mit Gründung von Straßen.NRW im Jahr 2001 zählte die Straßenbauverwaltung ca. 7.800 Beschäftigte. Im Zuge geforderter Einsparmaßnahmen aufgrund der Reduzierung der investiven Mittel für den Straßen- und Autobahnbau durch den Bund und das Land, sowie der damaligen Ankündigung des Bundes, die Investitionen für die Bundesstraßen noch weiter zu reduzieren, wurde im frisch gegründeten Landesbetrieb praktisch nicht mehr eingestellt. Ausnahmen gab es vereinzelt für dringend benötigte Stellen oder Aufgaben. Dieses galt für Verwaltung und den technischen Innendienst, im besonderen Maße aber für den Straßenbetriebsdienst. Hier wurde in der Folge für einen Zeitraum von über 10 Jahren nicht mehr eingestellt. Ausbildung erfolgte in dieser Zeit nur unter der Maßgabe, die Auszubildenden nach deren Ausbildung nicht bei Straßen.NRW zu übernehmen. Nur vereinzelt konnten Jugend- und Auszubildendenvertreter*innen durch ihr Mandat eine Übernahme erwirken. In Teilen führte diese Personalpolitik in der Folge zu einer Besetzungsquote von unter 80 % des durch verschiedene Personalbemessungen ermittelten Bedarfes. Dies meist ausgeprägter im Straßenbetriebsdienst als im restlichen Landesbetrieb. In der Folge dieses Einstellungsstopps und der daraus resultierenden Entwicklungen entstand bei Straßen.NRW eine demografische Lücke, die bis heute in den Straßenmeistereien nachwirkt.

Nach dem Wegfall der Autobahnaufgaben mit Gründung der Autobahn GmbH des Bundes und dem Übergang der davon betroffenen Beschäftigten zur Autobahn GmbH sind die Aufgaben von Straßen.NRW für die Bereiche Planen und Bauen nun kleinteiliger geworden. Anstelle großer Ausbaumaßnahmen treten verstärkt kleinere Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen für Straßen und Radwege auf, die im Bereich der Bundesstraßen, aber insbesondere im Landesstraßenbereich, eines deutlich höheren Personalaufwands für die umzusetzenden Maßnahmen bedürfen. Diesem wurde 2021 versucht Rechnung zu tragen, indem Straßen.NRW gegenüber der ursprünglichen Planung 500 Stellen zusätzlich erhalten blieben. Von diesen 500 Stellen wurden 400 auf die beiden Regionen, die 8 Niederlassungen und damals 56 Straßenmeistereien verteilt. Die 56 Straßenmeistereien haben 84 der Stellen erhalten.

Parallel dazu wurde eine Überprüfung der Personalbemessung des Straßenbetriebsdienstes angestoßen. Zum einen haben sich weitere und zusätzliche Aufgaben durch die klimatischen Veränderungen und daraus resultierender Unwetterereignisse ergeben. Zum anderen liegt nun auch ein stärkerer Fokus auf den Bau und die Unterhaltung von Radwegen, die zudem ganzjährig nutzbar sein sollen. Die Personalbemessung wurde dieses Jahr mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass es einen weiteren Bedarf von 86 Stellen für die Straßenmeistereien gibt.

Dies auf der Grundlage, dass es für die Aufgabenwahrnehmung im Straßenbetriebsdienst schon seit den frühen Jahren des Landesbetriebs eine Eigenleistungsquote von 80 % gibt, somit grundsätzlich 20 % der Aufgaben privat vergeben werden. Dieses ist aus Sicht der Gewerkschaft ver.di auch die maximal mögliche Untergrenze, da im Bereich der Straßenmeistereien nahezu täglich vom regulären Einsatzplan abgewichen werden muss, um auf Unfälle, plötzlich auftretende Schäden und ausgeprägte Witterungsereignisse zu reagieren.

Derzeit verfügt der Landesbetrieb jedoch weder über die notwendigen Stellen für die Straßenmeistereien noch für weitere zusätzliche Aufgaben im gesamten Landesbetrieb. De facto sind die Straßenmeistereien somit im Schnitt nur noch bei einer Eigenleistungsquote von ca. 70 %. Gleichzeitig ist der Altersdurchschnitt mittlerweile sehr hoch, es fehlt ein gesunder Generationen-Mix in den meisten Straßenmeistereien. In einigen Dienststellen gibt es zudem weitere zusätzliche Belastungen, z.B. im Bereich der Umgehung der ehem. Rahmedetalbrücke der A 45. Zudem wird die Verkehrszentrale weiter aufgebaut, weitere Aufgaben ergeben sich durch die Umsetzung gesetzlicher Vorgaben und insgesamt ist die Bewältigung des Investitionsstaus der zurückliegenden Jahrzehnte eine Herkulesaufgabe.

Zur Deckung des bestehenden Personalbedarfs bildet Straßen.NRW in den erforderlichen Bereichen aus, insbesondere im Straßenbetriebsdienst. Zudem gibt es duale Studienangebote und Referendariate. Darüber hinaus wird Personal im Rahmen üblicher Bewerbungsverfahren akquiriert, insbesondere in Verwaltungs- und Ingenieurbereichen.

Zur Gesamtlage kommt aber als weitere Rahmenbedingung nun der sich über alle Bereiche auswirkende Fachkräftemangel. Insgesamt ist die Situation schwieriger geworden, je nach Region in NRW können Stellen, wenn überhaupt, nur mit großem Aufwand besetzt werden. Des Weiteren ist die Nachfrage nach Ausbildungsplätzen und Stellen, zeitlich und regional unterschiedlich ausgeprägt, nicht gleichbleibend. Es gibt Jahre, da sind mehr Bewerberinnen und Bewerber als besetzbare (Ausbildungs-)Stellen verfügbar, es gibt Jahre, da können nicht alle angebotenen Stellen mit Auszubildenden besetzt werden.

Die demografische Situation in den Straßenmeistereien ist so, dass zum Ende dieser Dekade die rentenbedingten Austritte der geburtenstarken Jahrgänge erfolgen werden. Dieses führt in unterschiedlich starker Ausprägung zu 5 - 10 Austritten je Niederlassung (bei 8 Niederlassungen) alleine im Straßenbetriebsdienst, in manchem Jahr in einer Straßenmeisterei auch bis zu 5 Kolleg*innen gleichzeitig! Dies unter der Annahme, dass die Beschäftigten nach 45 Beitragsjahren mit Vollendung des 65. Lebensjahres in den Ruhestand gehen.

Durch das Fehlen der erforderlichen Stellen im Straßenbetriebsdienst droht aus ver.di-Sicht die Situation aufzukommen, dass nicht alle Auszubildenden des Straßenbetriebsdienstes übernommen werden können. Es würde praktisch wieder, wie in der Vergangenheit bei Straßen.NRW, verstärkt für Kommunen und Verkehrssicherer ausgebildet werden. Auch die Tatsache, dass sich die Situation von Jahr zu Jahr je Niederlassung und Straßenmeisterei unterschiedlich darstellt, löst das Problem nicht. Früher wurden die Auszubildenden in anderen Straßenmeistereien, teilweise fernab vom Heimatort, übernommen. Bei den heutigen Möglichkeiten am Arbeitsmarkt wechseln die fertigen Auszubildenden jedoch aktiv in ein Beschäftigungsverhältnis am Heimatort, sollte sich keine Übernahmemöglichkeit in der heimatnahen Straßenmeisterei ergeben.

Sollten Beschäftigte im Straßenbetriebsdienst aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung sogar bis zum 67. Lebensjahr im Landesbetrieb erwerbstätig bleiben, würde sich die Übernahmesituation für Auszubildende bei der derzeitigen Stellensituation noch einmal nachteilig verschärfen.

Wie zuvor beschrieben ist die Vergabequote unter Berücksichtigung der abzudeckenden Grundlast gerade im Straßenbetriebsdienst mit derzeit durchschnittlich ca. 70 % sehr hoch. Die Vergaben müssen dabei vor- und nachbreitet und begleitet werden, was wieder zusätzlichen Aufwand bedeutet, der in der Eigenleistungsquote nicht berücksichtigt ist. Eine weitere Steigerung der Vergabequote ist somit keine Lösung.

Für die Gewerkschaft ver.di ist für einen gut funktionierenden und leistungsfähigen Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen und den Bestand und den Erhalt der Straßen- und Radwege-Infrastruktur in NRW die auskömmliche Personalausstattung und als Grundlage dessen die entsprechende Stellenausstattung des Landesbetriebs die einzige zielgerichtete Lösung. Daher ist der Landesbetrieb in allen Bereichen (Planen, Bauen, Betreiben und Verwalten) mit den für die Erledigung seiner Aufgaben notwendigen Stellen auszustatten. Zudem muss aber auch bereits jetzt auf die Zeit der Renteneintritte der geburtenstarken Jahrgänge geschaut werden. Es ist bei der derzeitigen Situation am Arbeitsmarkt absehbar, dass die dann freiwerdenden Stellen nicht im erforderlichen Maße nachbesetzt werden können. Die einzige Lösung dem zu begegnen, ist es, bereits jetzt aktiv zu werden und für die anstehende Austrittswelle ab sofort die Menschen zu gewinnen und auch im Landesbetrieb zu halten. Dazu sind für einen Übergangszeitraum weitere Stellen zur Verfügung zu stellen, aber ggfs. auch weitere unterstützende Maßnahmen zur (Vor-)Qualifizierung potentieller Kandidat*innen durchzuführen.