

Aufbau eines des Wirtschaftsausschuss beim Landebetrieb Straßenbau NRW

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

ich bin gebeten worden, etwas über den Aufbau des Wirtschaftsausschuss im Landesbetrieb Straßenbau NRW zu berichten. Das möchte ich gerne tun, insbesondere zu den Überlegungen und Entscheidungen dahin, aber auch von den Fragen, die uns teilweise bis heute begleiten.

Vielleicht erkennt ja der eine oder andere Personalrat Parallelen zur Diskussion oder Fragestellung in der eigenen Dienststelle. Und für diejenigen, die bislang noch unsicher sind was die Gründung eines Wirtschaftsausschusses betrifft, ist unsere Herangehensweise an das Thema ja vielleicht der Startpunkt für neue, eigene Überlegungen im Personalrat. Zuvor aber kurz ein paar Eckdaten zum Landesbetrieb Straßenbau selbst und zur Vorgeschichte:

Straßen.NRW plant, baut und betreibt im Wesentlichen im Rahmen der Auftragsverwaltung Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie die Strecken einiger Kreise in Nordrhein-Westfalen. Ungefähr 5800 Beschäftigte setzen so jährlich knapp eine Milliarde Euro um. Die strategische Steuerung erfolgt dabei aus dem Betriebssitz in Gelsenkirchen.

Planen und Bauen sowie die Unterhaltung der Straßen ist Aufgabe der 10 Niederlassungen und der 85 Meistereien, die über das ganze Land verteilt sind. Zudem gibt es ein selbstständiges Fachcenter sowie mehrere dem Betriebssitz zugeordnete Fachcenter.

Der Betriebssitz, die 10 Niederlassungen und das Fachcenter sind selbstständige Dienststellen im Sinne des LPVG und bilden somit die Ebene der örtlichen Personalräte bei Straßen.NRW. Und jede dieser Dienststellen hat mehr als 100 ständig Beschäftigte, so dass diese Voraussetzung zur Bildung von WA erfüllt ist.

Entstanden ist der Landesbetrieb 2001 aus den ehemaligen Straßenbauverwaltungen der Landschaftsverbände. Schon von Beginn an war Straßen.NRW die wirtschaftliche Ausrichtung durch die Rechtsform „Landesbetrieb“ vorgegeben.

Und da auch die Landschaftsverbände in unterschiedlicher Ausprägung auf SAP als Software für die Unternehmenssteuerung gesetzt hatten, sind wir als moderner Betrieb natürlich auch mit einigen SAP-Modulen gestartet. Das war ja „Hipp“ und auf der Höhe der Zeit.

Wer SAP aus seiner Dienststelle oder Betrieb kennt, weiß sicherlich aus eigener Erfahrung, dass ein SAP-Modul das andere nach sich zieht und die Wünsche der

„Betriebswirte“ nach weiteren Funktionalitäten und Modulen schier unendlich sein können. So erging es auch uns bei Straßen.NRW.

Obwohl von Land und Bund das Geld auch heute noch in „kameralen Töpfen“ bereit gestellt wird, wurde landesbetriebsintern früh möglichst viel nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet und auch in EDV-Systemen abgebildet. Die Einführung einer edv-gestützten Leistungserfassung, die Weiterentwicklung der Kosten-Leistungs-Rechnung oder die Orientierung auf die Produktsicht als Pilotbetrieb zu EPOS.NRW waren 2007 sicherlich die wesentlichen Schritte dazu.

Ich selbst bin Mitglied des Gesamtpersonalrates und begleite diese Entwicklungen seit Gründung des Landesbetriebs. Und mit zunehmender wirtschaftlicher Betrachtung der Prozesse bei Straßen.NRW wurde das Defizit an Informationsrechten für die Personalräte in eben diesen wirtschaftlichen Belangen immer deutlicher.

Die Dienststelle arbeitet ja gerne für sich im Verborgenen und Informationen an den Personalrat orientieren sich im Wesentlichen an Regelungen aus Dienstvereinbarungen oder wenn mal eine Vorlage gem. LPVG erstellt werden muss. Darüber hinaus sind die Informationen, die der Personalrat erhält auch von den handelnden Personen abhängig.

Und manche in der Verwaltung sind auch heute noch der Auffassung, dass der Personalrat in wirtschaftlichen Dingen nichts mitzureden haben sollte. Eine Verwaltungssicht der Dinge, die einigen von Euch vielleicht bekannt vor kommt. Soviel als grober Überblick zur Situation und Ausgangslage bei Straßen.NRW.

Nachdem 2007 die Mitbestimmung in NRW einschneidend verschlechtert wurde, kam nun mit der Novellierung des LPVG 2011 endlich der § 65 a mit den Regelungen zum Wirtschaftsausschuss.

Nach der eben vorgetragenen Vorgeschichte hätten wir eigentlich sofort einen Wirtschaftsausschuss gründen müssen. Jedoch war die 2010 erst angestoßene Optimierung des Landesbetriebs gerade in ihrer heißen Phase, vieles war zu regeln.

Und die Legislaturperiode der Personalräte neigte sich so langsam dem Ende zu. Wie also weiter mit dem Thema umgehen?

In dieser „Findungsphase“ gab es für den Gesamtpersonalrat und auch die örtlichen Personalräte mehr Fragen wie Antworten.

Eine wesentliche Fragestellung war z.B., ob es auf Ebene der Haupt- und Gesamtpersonalräte überhaupt einen Wirtschaftsausschuss geben kann? Dazu muss man wissen, dass dieses Anfangs von ministerieller Seite in Abrede gestellt wurde.

Wenn ja, wo ist bei Straßen.NRW überall sinnvoll der Wirtschaftsausschuss zu installieren bei 13 selbständigen Dienststellen? Gesamtpersonalrat und örtliche Personalräte?

Oder reicht ein Wirtschaftsausschuss auf Ebene des Gesamtpersonalrat aus, der aus möglichst vielen Mitgliedern aus den jeweiligen Dienststellen besteht? Möglich wäre das ja. Aber wir haben alleine schon 10 Niederlassungen... bei nur 7 WA-Sitzen! Wie alle Interessen berücksichtigen?

Entsenden wir auch Beschäftigte ohne Personalratsmandat in den WA oder sollten das alles Personalräte sein? Dann würden wir wohlmöglich auf Fachwissen und Kompetenz verzichten...

Und wie viel Arbeit macht das Ganze? Ist es nicht besser auf den WA zu verzichten, es bei den halbjährlichen Informationsrechten im Rahmen des Vierteljahresgesprächs zu belassen und sich so zusätzliche Arbeit zu ersparen? Informieren muss die Verwaltung uns ja schließlich sowieso...

Wie aus den aufgeführten Fragestellungen zu erkennen ist, waren wir uns nun, da die Möglichkeit einen Wirtschaftsausschuss zu gründen bestand, doch relativ unsicher. Insbesondere der letzte Punkt, wie viel Arbeit das ganze macht und was kommt dabei raus, hat den Gesamtpersonalrat beschäftigt.

Wir sind sicher nicht der einzige Personalrat, der aufgrund des Modernisierungs- und Optimierungsdrucks in den Dienststellen eigentlich bis oben hin mit Arbeit zu ist und nicht noch was Neues dazu benötigt. Andererseits bringt der WA wohlmöglich die Chance mit, im Rahmen anstehender Optimierungen oder Organisationsveränderungen neue und bessere Informationen zur sachgerechten Begleitung der Prozesse zu erhalten. Auch das galt es abzuwägen. Sich all dieser Punkte in eigener Regie anzunehmen hatten wir schnell verworfen. Zumal es im Bereich des Betriebsverfassungsgesetzes ja nun schon reichhaltige Erfahrungen dazu gibt, die wir auch nutzen wollten.

Beratung musste also her, und so haben wir Ende 2011 ein Seminar mit der TBS für die Personalräte von Straßen.NRW durchgeführt. In erster Linie haben wir uns dabei über das neue Instrument Wirtschaftsausschuss mit seinen Möglichkeiten informiert.

Im Seminar wurde vor allem deutlich, dass man den WA mal nicht so nebenbei macht, sondern dass dort durchaus eine Menge Arbeit mit verbunden sein kann, wenn man die Sache ernst nimmt.

Natürlich haben wir uns aber auch speziell mit den Rahmenbedingungen und der Situation bei Straßen.NRW befasst. Wir haben insbesondere untersucht, auf welchen Ebenen wirtschaftliche Entscheidungen getroffen werden und welche das im Wesentlichen sind und dazu eine Matrix erstellt. Natürlich sind auch unsere Fragen Thema gewesen, die wir mit „für und wider“ intensiv behandelt haben. So konnten wir mit Hilfe der Beratung immer mehr Fragen für uns klären.

Es war dann auch klar, dass auf Ebene des Gesamtpersonalrates ein Wirtschaftsausschuss gegründet werden kann. Als nächstes war zu untersuchen, wo überall ein WA gegründet werden sollte, wenn man denn will.

Die Auswertung der Matrix ergab, dass wirtschaftliche Entscheidungsprozesse sowohl auf Ebene GPR als auch auf Ebene der örtlichen Personalräte angesiedelt sind. Budgets und Gelder werden zwar vom Betriebssitz auf die Niederlassungen verteilt, Entscheidungen über die weitere Mittelverteilung innerhalb der

Niederlassungen werden jedoch dort zumindest innerhalb eines gewissen Rahmens getroffen. Und auch Investitionsentscheidungen oder die Entscheidung, ob wir Personal einstellen oder Aufgaben raus geben, ist zuerst einmal in der Niederlassung angesiedelt. Es macht also Sinn, in jeder selbstständigen Dienststelle einen WA zu gründen.

Genau an diesem Punkt gehen jedoch auch jetzt noch die Positionen auseinander. Einige örtliche Personalräte sehen den zusätzlichen Aufwand in keinem Verhältnis zu den Informationen, die sie nach dem novellierten LPVG auch ohne WA erhalten müssten.

In diesen Dienststellen, welche eher die Minderheit sind, wird daher nun zuerst einmal auf die halbjährliche Information im Rahmen des Vierteljahresgesprächs gesetzt. Zum Ende gehe ich auf diesen Punkt noch mal ein.

Weiterer zu klärender Punkt ist die Besetzung des WA. Aus wie vielen Personen sollte der WA gebildet werden? Reichen 3 aus oder geht man doch eher Richtung der Maximalanzahl von 7?

Wie im TBS-Seminar erfahren, ist der wahrscheinliche Aufwand in Bezug auf Sitzungsorganisation sowie Vor- und Nachbereitung und Information des Personalrates nicht zu vernachlässigen. Zudem ist das Spektrum der möglichen Fragestellungen im Wirtschaftsausschuss bei Straßen.NRW recht breit gefächert. Entsprechend intensiv wird wohlmöglich auch die Vorbereitung der Themen werden. Um das überhaupt leistbar zu machen und auf eine möglichst breite Basis zu stellen, tendieren wir im Gesamtpersonalrat daher eher zur Obergrenze von 7 Mitgliedern im WA.

Somit kommt die nächste Frage auf – mit wem soll der WA besetzt werden?

Es gibt ja die Möglichkeit, Beschäftigte aus der Dienststelle mit entsprechenden Kompetenzen in den WA zu berufen, die kein Personalratsmitglied sind. Hier galt es jedoch für den Gesamtpersonalrat abzuwägen, ob das zum Einen für die verfolgten Ziele sinnvoll ist und zu guter letzt nicht die Betroffenen selbst auch unter zu großen Druck setzt in ihrer originären Aufgabenwahrnehmung.

Auch nicht zu vergessen ist, dass wir Personalräte im Einzelfall ja auch heute schon vertrauensvoll an Beschäftigten herantreten, die uns schon mal den einen oder anderen hilfreichen Tipp geben. Klar könnte man diese in den WA berufen. Dann wird der Dienststelle aber schnell klar sein, woher der Personalrat seine ganzen Informationen hat und die Betroffenen werden möglicherweise kaltgestellt oder erleiden vielleicht Nachteile.

Zu guter letzt müssen wir auch berücksichtigen, welchem Schutz die Mitglieder des WA unterliegen bei Wahrnehmung dieser Aufgabe. Da der Schutz nicht so weitreichend ist wie der der Personalratsmitglieder, muss man hier wirklich abwägen, ob den Beschäftigten ohne Personalratsmandat das zugemutet werden sollte.

Nach diesen Betrachtungen wurde beschlossen, nur Mitglieder des Gesamtpersonalrates in den WA auf der GPR-Ebene zu entsenden. Die notwendige Qualifikation in Sachen WA kann für die Mitglieder des Personalrates durch

Schulungsmaßnahmen sichergestellt werden. Und einiges bringt man ja auch schon durch die Begleitung der verschiedenen Projekte in der Dienststelle mit. Wo dieses alleine nicht reicht, wird zukünftig auch auf die Beratung z.B. durch die TBS gesetzt. Außerdem ist oft auch die Reduzierung auf die wesentlichen Fragen schon ausreichend zur sachgerechten Behandlung wirtschaftlicher Fragen, so wie die „schwäbische Hausfrau“ an die Sache herangehen würde:

„Brauch ich das? – Und was kostet das?“ Damit kann man schon viel klären!

Auf Basis der vorgenannten herangehensweise hat der Gesamtpersonalrat vor kurzem seinen Beschluss zur Besetzung des WA gefasst. Der WA wird aus 6 Mitgliedern bestehen die allesamt Personalratsmitglieder sind, um Interessenskonflikte in der Dienststelle zu vermeiden.

Rückblickend ist bei dieser Herangehensweise bis zum Beschluss natürlich einige Zeit verstrichen. Und wir sind ja noch nicht in die Arbeit des WA eingestiegen. Aber diese, ich nenne es mal, vorsichtige Herangehensweise ist beabsichtigt und hat sich auch in anderen Bereichen schon bewährt.

Wir wollen sicherstellen, dass die zukünftige Arbeit des WA nicht in wildem Aktionismus ohne wesentlichen Mehrwert mündet. Wir wollen nicht zugeschmissen werden mit Listen und Zahlenreihen, die nur Insider entschlüsseln können.

Insbesondere wollen wir kein zweites Controlling und Rechnungswesen aufbauen. Die Informationen, die wir von der Dienststelle erfragen, wollen wir in einer lesbaren und verständlichen Form. Alles andere hätte den Charakter von Vernebelungstaktik.

Und da müssen wir die Dienststelle hinbringen, uns die relevanten Informationen verständlich zu präsentieren. Vielleicht werden dadurch auch für die Dienststelle selber einige Entscheidungen transparenter und auf ihre Sinnhaftigkeit hinterfragt, wenn sie dort jeder, der es schon heute müsste, nachvollziehen kann.

Unser Ziel wird es also sein, durch die Beratungen im WA die Verwaltung zu wirtschaftlich sinnvollem Handeln zum Wohle der Beschäftigten und des ganzen Landesbetriebes zu veranlassen.

Dazu müssen wir vor der eigentlichen Arbeitsaufnahme in der nächsten Zeit die Schwerpunkte für den WA und auch die grobe Zielrichtung definieren.

Was drängt am meisten?

Sind Entscheidungen in der politischen Ebene zu berücksichtigen, denen es gegenzusteuern gilt?

Hat der Personalrat eigene Ziele, die mittels des WA voran gebracht werden könnten?

Wenn wir uns darüber im Klaren sind, wollen wir dann die Fragen ableiten, die wir an die Verwaltung richten im WA. Und wir glauben, auch hier sind wir gut beraten nicht einfach drauf los zu rennen, sondern uns auch in diesen Punkten noch einmal

speziell auf unsere Belange hin extern und gewerkschaftsnah beraten zu lassen. Das wird in Kürze der nächste Schritt werden bevor der WA auf Ebene des Gesamtpersonalrates im Landesbetrieb Straßenbau NRW seine Arbeit aufnimmt. Noch einmal Bezug nehmend auf die Bedenken einiger örtlicher Personalräte, einen eigenen WA zu gründen, wollen wir auch prüfen ob es für unseren Landesbetrieb nicht eine sinnvolle Kombination geben kann, mit der man zukünftig die wirtschaftlichen Themen behandelt.

Z.B. regelmäßige Arbeitstreffen mit Vertretern aus den örtlichen Personalräten und dem Gesamtpersonalrat, um sich abzustimmen bei der Informationsbeschaffung und den Fragestellungen für den WA oder das Vierteljahresgespräch. So könnte man den Aufwand vielleicht gering halten und trotzdem alle drängende Themen gezielt bearbeiten. Aber das steht uns alles noch bevor und muss noch mit Leben gefüllt werden.

Soviel zum Stand des Wirtschaftsausschuss bei Straßen.NRW. Wir sind selbst jedenfalls schon gespannt, wie sich das neue Instrument in den Dienststellen bewähren wird.