

KoM-WSV
2216.10/1

Bonn, 22.08.2014

6. Bericht des BMVI an den
Deutschen Bundestag zur Reform der
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	3
I. ZUSAMMENFASSUNG	4
II. BERICHT	8
1. Veranlassung, Auftrag und Ziele der WSV-Reform	8
2. Sachstand der Umsetzung des Beschlusses des Haushaltsausschusses zum 5. Bericht	9
2.1 Sachstand Aufbau der GDWS	9
2.1.1 Innere Aufbauorganisation	9
2.1.2 Stand der Aufgabenübernahme durch die GDWS	9
2.1.3 Unterbringung der GDWS am Standort Bonn	12
2.1.4 Interessenvertretungen	12
2.2 Überprüfung der Ämterstruktur	12
2.2.1 Untersuchungen Ämterstruktur und Ergebnis	12
2.2.2 Personalbedarf und sozialverträgliche Umsetzung	17
2.3 Aufbau und Einführung einer KLR	18
2.4 Rechtsbereinigungsgesetz	18
2.5 Vergabemethodik	19
3. Weitere Umsetzung der WSV-Reform	19
3.1 Einrichtung eines Stabes zur Umsetzung der Ämterstruktur	19
3.2 Zeit- und Maßnahmenplan	19

Anlagen

Anhang 1 Beschluss des HHA vom 26.09.2012 zur WSV-Reform

Anhang 2 Schematische Darstellung der Bereiche der zukünftigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter

Abkürzungsverzeichnis

AKV	Aufgabe, Kompetenz und Verantwortung
BAV	Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen des BMVI
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadt- entwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infra- struktur (seit 17.12.2013)
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMI	Bundesministerium des Innern
FVT	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
HPR	Hauptpersonalrat
KLR	Kosten- und Leistungsrechnung
WSA (WSÄ)	Wasser- und Schifffahrtsamt (Ämter) <i>[zukünftig <u>Wasserstraßen-</u> und Schifffahrtsamt]</i>
WNA (WNÄ)	Wasserstraßenneubauamt (Ämter)
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

I. ZUSAMMENFASSUNG

Vorbemerkung: In bisher 5 Berichten hatte das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) über Veranlassung, Ziele und Stand der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) unterrichtet. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat den 5. Bericht zur Kenntnis genommen und mit Beschluss vom 26.09.2012 das BMVBS aufgefordert,

- die Voraussetzung für die Einrichtung der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt zu schaffen,
- die vorgesehene Ämterstruktur („Trennung von Verkehr und Infrastruktur“) zu überprüfen,
- eine Kosten- und Leistungsrechnung einzuführen,
- den Entwurf eines Rechtsbereinigungsgesetzes (Zuständigkeitsanpassungsgesetzes) vorzulegen.

1. Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Mit der Errichtung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) zum 1. Mai 2013 in Bonn ist der zentrale Grundstein für die WSV-Reform gelegt worden. An die Stelle von 7 Wasser- und Schifffahrtsdirektionen ist nun eine zentrale Behörde getreten. Sie ist Ansprechpartnerin für alle Angelegenheiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und nimmt wesentliche Steuerungsaufgaben wahr.

Die Leitung der GDWS setzt sich neben dem Präsidenten aus fünf Abteilungsleitern/leiterinnen mit insgesamt 11 Unterabteilungsleitern/leiterinnen zusammen. Der Aufgabenübergang von der dezentralen in die zentrale Steuerung erfolgt aufgrund einer klaren Prioritätensetzung sukzessive unter „laufendem Wirkbetrieb“.

Die WSV-Reform steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Einrichtung und dem Aufbau ressortweit zuständiger Dienstleistungszentren. Administrative Querschnittsaufgaben werden in Abhängigkeit von der jeweiligen Personalausstattung in die Dienstleistungszentren überführt und dort zentral für alle Behörden des Geschäftsbereichs wahrgenommen.

2. Überprüfung der Ämterstruktur und Ergebnis

Die zentrale Zuständigkeit der GDWS findet dort ihre Grenze, wo regionale Belange und Kenntnisse für die Aufgabenerledigung maßgebend sind. Während durch die Errichtung der GDWS die konzeptionelle und grundsätzliche Führungs- und Gestaltungsverantwortlichkeit in der WSV gestärkt wird, erfolgt auf der regionalen Ebene vor Ort eine Stärkung der operativen Umsetzung durch die Ämter mit hoher originärer Entscheidungskompetenz.

Die im 5. Bericht zur Reform der WSV vorgeschlagene Ämterstruktur, die eine Zusammenführung bündelbarer Amtsaufgaben in sog. Revierämtern und die Steuerung der überwiegend technischen Aufgaben bei Betrieb und Unterhaltung in sog. Bau- und Betriebsämtern vorsah, wurde vom BMVI und der GDWS unter Beteiligung der Beschäftigten erneut intensiv untersucht.

In allen Wasser- und Schifffahrtsämtern wurden - unter Beteiligung der Leitungen, der Beschäftigten und der Interessenvertretungen - umfangreiche Erhebungen über alle Aufgabenbereiche, deren Verteilung innerhalb der Ämter, die Art und Weise der Erledigung sowie den jeweiligen konkreten Personaleinsatz durchgeführt.

Die Leitung der GDWS hat gemeinsam mit den Leitern und Leiterinnen der Ämter sowie der Fach- und Sonderstellen Kriterien entwickelt, welche in mehreren Gesprächen mit der Arbeitsgruppe zur WSV-Reform des HPR fortentwickelt wurden. Die Ergebnisse der Ämteruntersuchung und der Kriteriendiskussion bilden die Basis für die Entwicklung der zukünftigen Ämterstruktur.

Das Ergebnis zur optimierten Verwaltung der Bundeswasserstraßen unter Zugrundelegung einer Vielzahl von Prämissen und Anforderungskriterien ist eine Zielstruktur mit 18 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern (WSÄ), in denen die Aufgabenbereiche Verkehr und Infrastruktur weiterhin gemeinsam wahrgenommen werden (siehe Anlage 2). Die zukünftigen WSÄ verfügen jeweils über mehrere Standorte (Dienstsitze) im Revier, die dauerhaft erhalten werden. Für die Verbesserung des Zustands der Bundeswasserstraßen und der zugehörigen Anlagen wurden für die laufende Legislaturperiode deutlich erhöhte Investitionsmittel bereitgestellt. Vor diesem Hintergrund wird die Struktur der Wasserstraßenneubauämter (WNÄ) vorerst unverändert bleiben. Das vorhandene Fachpersonal der Neubauämter wird gegenwärtig und zukünftig noch verstärkt neben den regionalen Aufgaben für Investitionsmaßnahmen außerhalb der heutigen regionalen Zuständigkeiten eingesetzt.

Die WSÄ/WNÄ werden zentral von der GDWS durch Vorgaben und Zielvereinbarungen gesteuert und bei deren Arbeit unterstützt.

Die Umsetzung der neuen Ämterstruktur wird unter laufendem Wirkbetrieb und parallel zum Aufbau der GDWS erfolgen.

3. Künftiger Stellen- und Planstellenbedarf

Im Rahmen der laufenden Personalbedarfsermittlung ist der Bedarf an Planungspersonal für Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, der Personalbedarf für neue gesetzliche und politisch priorisierte Aufgaben (z. B. ökologische Durchgängigkeit, „Blaues Band“ oder Wassertourismus), aber auch die bereits vollzogene und noch bevorstehende Aufgabenverlagerung zu anderen Organisationseinheiten außerhalb der WSV (z. B. durch Einrichtung von Dienstleistungszentren) zu berücksichtigen. Von einer möglichen Reduzierung des Plan-/Stellenbestandes entsprechend der Annahmen des 5. Berichtes ist nach derzeitiger Einschätzung nicht mehr auszugehen. Vielmehr kann in einzelnen Bereichen unter Berücksichtigung der erforderlichen Investitionsmaßnahmen sowie einer Erhöhung des Eigenerledigungsanteils zum Erhalt der Kernkompetenz ein steigender Personalbedarf nicht ausgeschlossen werden. Effizienzgewinne aus der Umstrukturierung werden so verwendet, dass etwaige zusätzliche Personalbedarfe ausgeglichen werden.

4. Personal und sozialverträgliche Umsetzung

Die Beschäftigten der WSV wurden und werden auch weiterhin eng in den Umbauprozess eingebunden. Darüber hinaus wird das BMVI den Hauptpersonalrat, die Hauptschwerbehindertenvertretung sowie die Gleichstellungsbeauftragte und die für den Bereich der WSV gewählten Interessenvertretungen eng in den Umbauprozess einbinden. Einzelheiten des Verfahrens wurden in einer Vereinbarung zwischen dem BMVI und dem Hauptpersonalrat vom 24.04.2014 festgelegt.

Für die sozialverträgliche Umsetzung der Reform sind die notwendigen Voraussetzungen geschaffen und entsprechende Zusagen an die Beschäftigten erfolgt.

5. Aufbau und Einführung einer Kosten- und Leistungsrechnung (KLR)

Mit dem Aufbau einer KLR wurde begonnen. Die Voraussetzungen zur Einführung einer umfassenden KLR sind noch nicht abschließend vorhanden.

6. Entwurf eines Rechtsbereinigungsgesetzes (Zuständigkeitsanpassungsgesetz)

Das Verfahren für ein „Zuständigkeitsanpassungsgesetz“, welches die organisatorischen Änderungen in der WSV rechtlich nachzeichnet, wurde in der 17. Legislaturperiode nicht zu Ende geführt. Es wird unmittelbar nach der Entscheidung über die Ämterstruktur wieder aufgenommen.

7. Vergabemethodik

Die sich in der Abstimmung befindliche Methode zur Ermittlung vergabewürdiger Aufgaben bietet nicht nur die Möglichkeit diejenigen Aufgaben der WSV zu identifizieren, die von Dritten ohne Qualitätseinbußen kostengünstiger bearbeitet werden können. Sie gibt auch Auskunft darüber, welche Aufgaben aus strategischen, anlagenbezogenen und wirtschaftlichen Gründen in Eigenerledigung der WSV wahrgenommen werden müssen.

Ziel des BMVI ist es, bei der Aufgabenerledigung der WSV das heutige Verhältnis zwischen Eigenerledigung und Vergaben mindestens zu halten bzw. den Eigenerledigungsanteil dort wieder zu erhöhen, wo es wirtschaftlich und für den Erhalt der Kernkompetenzen zweckmäßig ist.

II. BERICHT

1. Veranlassung, Auftrag und Ziele der WSV-Reform

Der 6. Bericht beinhaltet die Sachstandsinformation des BMVI zur Umsetzung des Beschlusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 26.09.2012 (Anlage 1).

Er baut auf den vorangegangenen Berichten zur WSV-Reform auf, in denen Veranlassungen und Notwendigkeiten für die WSV-Reform dargestellt wurden.

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat den 5. Bericht zur Reform der WSV zur Kenntnis genommen und das damalige BMVBS zur Umsetzung der Eckpunkte des Berichts mit den in der Zusammenfassung (I.) bereits dargestellten Maßgaben aufgefordert.

Im Koalitionsvertrag der 17. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages wurde die WSV-Reform als wichtiges politisches Handlungsfeld anerkannt. Dies wurde im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode bestätigt. Danach soll der angestoßene Reformprozess der WSV unter Einbindung der Beschäftigten so entwickelt werden, dass die notwendigen regionalen Kompetenzen gesichert werden.

Die in der Vergangenheit fehlende bundesweite Priorisierung und die fehlende dauerhafte Ressourcenausstattung für den Erhalt, den Betrieb und den Ausbau der Bundeswasserstraßeninfrastruktur, das Verkehrsmanagement, die Eigentümerunterhaltungspflichten sowie die Erledigung neuer zusätzlicher Aufgaben im Bereich der Verkehrssicherheit und der Ökologie haben bereits zu erheblichen Verlängerungen der Realisierungszeiträume sowie zu erheblichen Erhaltungsrückständen und Substanzverzehr im Netz der Bundeswasserstraßen geführt. Diese Situation wurde und wird durch Schwierigkeiten bei der Personalrekrutierung gerade im Investitionsbereich verschärft. Sofern auf Grund des bestehenden Fachkräftemangels Einwerbungen überhaupt erfolgen konnten, wechselten diese Beschäftigten zumeist vor Ablauf der Befristungen zu anderen Arbeitgebern. Durch die Stelleneinsparungen der vergangenen 20 Jahre (rd. 5.400) ist die WSV zudem „überaltert“. Dies führt zu erhöhten Altersabgängen in den kommenden Jahren und dann freiwerdenden Stellen und Planstellen. Verstärkt wird dieser Effekt durch die Entscheidung des Gesetzgebers zur „Rente mit 63“. Auch der demografische Wandel bedingt Handlungsnotwendigkeiten, die nur innerhalb entsprechender Verwaltungsstrukturen umgesetzt werden können.

Neue Zielsetzungen z. B. im Bereich des Wassertourismus, die Schaffung der ökologischen Durchgängigkeit von Gewässern sowie die Datenvernetzung und Verknüpfung mit anderen Verwaltungen und Dritten erfordern eine Verlagerung von Ressourcen.

2. Sachstand der Umsetzung des Beschlusses des Haushaltsausschusses zum 5. Bericht

2.1 Sachstand Aufbau der GDWS

2.1.1 Innere Aufbauorganisation

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) wurde durch Erlass des BMVI/Z 32/2215.17/29 vom 19.04.2013 zum 01.05.2013 in Bonn errichtet und hat die zentrale Steuerung der WSV übernommen.

Es wurden die Abteilungen

- Zentrale Aufgaben
- Wasserstraßen
- Umwelt, Technik, Wassertourismus
- Schifffahrt und
- Recht

mit insgesamt 11 Unterabteilungen eingerichtet.

Die Arbeiten am inneren Aufbau der Unterabteilungen dauern noch an.

2.1.2 Stand der Aufgabenübernahme durch die GDWS

Personal

Die WSV-weite Steuerung der Aufgabenerledigung und des Ressourceneinsatzes ist der wesentliche Kern des Reformansatzes.

Die GDWS hat das Personalmanagement mit den Elementen Qualifikation für die Beschäftigten, Besetzungsverfahren, Zusammensetzung der Auswahlgremien sowie die Art und Weise der Beteiligung der Interessenvertretungen vom BMVI übernommen und fortentwickelt.

Kernaufgabe des Personalmanagements ist der optimierte Personaleinsatz entsprechend der bestehenden Bedarfe (inhaltlich, räumlich, zeitlich). Darüber hinaus gilt es, neben der

Neugewinnung von fachlich qualifiziertem Personal bereits bestehende befristete Beschäftigungsverhältnisse in dauerhafte umzuwandeln, um das bereits vorhandene Fachwissen langfristig zu sichern. Sowohl den Behörden der WSV als auch den Beschäftigten werden damit entsprechende Perspektiven geboten. Die Übernahme befristeter Beschäftigter sowie die dauerhafte Gewinnung neuer Mitarbeiter/innen ist abhängig von der Verfügbarkeit entsprechender Stellen und Planstellen.

Nachbesetzungen bzw. Neueinstellungen erfolgen nach wie vor in den jeweiligen Behörden (Ämter, Fachstellen). Neueinstellungen auf der Ebene der GDWS erfolgen grundsätzlich in der Zentrale. Die strategische Nachwuchsplanung ist insbesondere unter Berücksichtigung der Altersstruktur der WSV sowie der „Rente mit 63“ eine wesentliche Aufgabe, die die GDWS zentral wahrnimmt.

Um den möglichen Folgen einer „Rente mit 63“ zu begegnen, wurde der Übernahmzeitraum für alle Auszubildenden der WSV zunächst von einem Jahr auf zwei Jahre verlängert. Angesichts der Altersstruktur der Beschäftigten der WSV ist davon auszugehen, dass in den kommenden drei Jahren erhöhter Nachbesetzungsbedarf entsteht. Dieser Bedarf wird primär durch die unbefristete Übernahme des in der WSV ausgebildeten Personals gedeckt.

Flankierend dazu wurden die bereits überdurchschnittlich hohen Ausbildungsquoten zunächst für die Jahre 2014 und 2015 fortgeschrieben. Durch diese Maßnahmen sollen der Betriebs- und Unterhaltungsdienst sowie die zahlreichen Schichtdienste aufrechterhalten und somit die angespannte Personalsituation im mittleren Dienst entschärft werden.

Auch im Bereich der betrieblichen Aus-, Fort- und Weiterbildung des vorhandenen Personals hat die GDWS in enger Abstimmung mit dem Berufsbildungsausschuss und dem BMVI neben den bereits bestehenden Qualifizierungsmaßnahmen (Meister, Techniker u.a.) zusätzliche Möglichkeiten geschaffen. Entsprechend der Aufgabenpriorisierung wurden insbesondere Fortbildungskapazitäten für die Betriebsdienste (z.B. Schichtleiter an Schleusen) genutzt. Eine bedarfsbezogene Optimierung der Lehrgangsangebote ist in Bearbeitung.

Dem Fachkräftemangel im gehobenen ingenieurtechnischen Dienst wird zudem durch die sog. duale Ausbildungsmodelle (Berufsausbildung (im Tarifbereich) bzw. Vorbereitungsdienst (im Beamtenbereich) mit integriertem Studium) begegnet. Zugleich wird mit der dualen Ausbildung die Attraktivität des Arbeitgebers WSV erhöht. Ein entsprechendes Ausbildungsmodell für den höheren technischen Dienst ist geplant. Darüber hinaus werden auch interne Weiterbildungsmaßnahmen mit dem Ziel der Erlangung eines Bachelorabschlusses geprüft.

Stellenbewirtschaftung und Organisation

Die GDWS hat die zentrale Stellenbewirtschaftung vom BMVI übernommen. Anstelle der bisherigen Budgetierung erfolgen Nachbesetzungen nunmehr zentral bis auf die Ebene des Außenbereiches nach fachlichen Schwerpunkten. Die Behörden der WSV und die Interessenvertretungen der GDWS werden an den Nachbesetzungsentscheidungen beteiligt.

Der bestehende Aufgabengliederungsplan der WSV wird unter aufgabenkritischen Gesichtspunkten neu erstellt. Darauf aufbauend wird ein neuer Aufgabenverteilungsplan erarbeitet. Nach Festlegung der Ämterstruktur soll die vertikale Aufgabenverteilung von der GDWS auf die Ämter (Revierkompetenz, Verantwortlichkeiten) erfolgen. Der neue konsolidierte WSV-weite Aufgabengliederungs- und -verteilungsplan soll bis Mitte 2015 fertiggestellt und mit den Interessenvertretungen der Beschäftigten abgestimmt sein.

Maßnahmenpriorisierung

Auf der Basis von strategischen Vorgaben des BMVI priorisiert die GDWS zurzeit sämtliche Investitionsmaßnahmen in die Wasserstraßeninfrastruktur (Ersatz und Ausbau), den Fahrzeug- und Gerätepark (Ersatzinvestitionen) sowie die ökologische Durchgängigkeit. Diese Priorisierung erfolgt nach einheitlichen Kriterien und bildet eine Grundlage für die Budget- und Ressourcenplanung.

Fachaufsicht

Die GDWS hat die Fachaufsicht über die Ämter von den früheren 7 Wasser- und Schifffahrtsdirektionen übernommen. Sie übt sie nach einheitlichen Kriterien und Grundsätzen aus.

Aufgabenübergang vom BMVI auf die GDWS

Zur Gewährleistung des Umbaus der Verwaltung unter laufendem Wirkbetrieb erfolgt die Aufgabenübertragung aus dem BMVI auf die GDWS in Abhängigkeit zu deren Aufbau (struktureller und personeller Aufwuchs der GDWS).

2.1.3 Unterbringung der GDWS am Standort Bonn

Die GDWS ist zurzeit im Gebäude des BMVI am Standort Bonn untergebracht. Bemühungen um ein eigenes Dienstgebäude dauern an. Ein eigenes Dienstgebäude bzw. ausreichend verfügbarer Büroraum mit entsprechender Kommunikationsausstattung ist Voraussetzung für den weiteren Aufwuchs der GDWS und damit die weitere Aufgabenverlagerung zur GDWS entsprechend dem Errichtungserlass vom 19.04.2013.

2.1.4 Interessenvertretungen

Wahlen der Interessenvertretungen der WSV fanden zwischenzeitlich statt. Das BMVI nimmt unter Beteiligung des HPR übergangsweise - bis zur Wahl eines örtlichen Personalrates - die Aufgaben der GDWS Zentrale wahr, bei denen gemäß BPersVG eine Beteiligung vorgesehen ist.

2.2 Überprüfung der Ämterstruktur

Die Entscheidungen für die Neustrukturierung der Ämterebene orientieren sich insbesondere an den Grundprinzipien

- Funktionalität und
- Präsenz in der Fläche.

Dies unterstreicht den ganzheitlichen Ansatz des gewählten Vorgehens.

2.2.1 Untersuchungen Ämterstruktur und Ergebnis

Die Überprüfung der im 5. Bericht vorgesehenen Ämterstruktur und gleichzeitige Bündelung von Fachaufgaben wurde noch im September 2012 eingeleitet. Erkenntnisse aus einer eingeführten KLR konnten dabei nicht berücksichtigt werden. Mit dem Aufbau der KLR wurde begonnen.

Mit einer neuen Ämterstruktur wird das Ziel verfolgt, eine für die Zukunft handlungsfähige Bundeswasserstraßenverwaltung zu erhalten.

Die Zielstruktur soll sowohl den Revierbezug (verkehrliche Bedeutung/Anlagen), die Anlagenstruktur der Wasserstraßeninfrastruktur als auch die unterschiedlichen regionalen Anforderungen berücksichtigen.

Ziele für die Schaffung der neuen Ämterstruktur sind:

- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Bundeswasserstraßen
- Konzentration der Aufgabenerledigung sowie der Ressourcen an Wasserstraßen mit hoher Verkehrsbedeutung (Ausbau, Betrieb und Unterhaltung) und eng damit verbunden eine adäquate Personal- und Sachmittelausstattung im operativen Bereich
- Sicherung der regionalen Kompetenz (auch: kompetente Ansprechpartner für die Kunden)
- leistungsfähige Ämter, die nach dem AKV-Prinzip die Wahrnehmung der operativen Aufgaben der WSV in der Fläche sicherstellen
- Delegation der revierbezogenen Aufgaben und Verantwortung von der GDWS auf die Ämterebene
- Straffung der Managementstrukturen auf allen Verwaltungsstufen.

Maßgeblich sind die Vorgaben des Koalitionsvertrages, des BMVI, die Ergebnisse der Ämteruntersuchung aus dem Jahre 2013 sowie die von den Leiterinnen und Leitern der Ämter zusammen mit der Leitung der GDWS erarbeiteten Kriterien, welche gemeinsam mit der Arbeitsgruppe zur WSV-Reform des HPR fortentwickelt und bei der Entwicklung der zukünftigen Ämterstruktur zugrunde gelegt wurden.

Für die Verbesserung des Zustands der Bundeswasserstraßen und der zugehörigen Anlagen wurden für die laufende Legislaturperiode deutlich erhöhte Investitionsmittel bereitgestellt. Vor diesem Hintergrund wird die Struktur der Wasserstraßenneubauämter (WNÄ) vorerst unverändert bleiben. Das vorhandene Fachpersonal der Neubauämter wird gegenwärtig und zukünftig noch verstärkt neben den regionalen Aufgaben für Investitionsmaßnahmen außerhalb der heutigen regionalen Zuständigkeiten eingesetzt (Zusammenführung von regionaler und funktionaler Zuständigkeit). Der zukünftige Personaleinsatz sowie Nachbesetzungen erfolgen auf der Grundlage der bereits dargestellten Maßnahmenpriorisierung.

Die Ämterstruktur (Betrieb und Unterhaltung) wurde durch Beschäftigte des BMVI und der WSV untersucht. Diese sollten Vorschläge für eine Zielstruktur erarbeiten. Hierzu wurden alle 39 WSÄ umfassend untersucht indem die jeweiligen Tätigkeitskataloge der Sachbereiche bezüglich der Aufgaben und Tätigkeiten auf Basis des Aufgabengliederungsplanes der WSV aktualisiert wurde.

In allen WSÄ wurden

- Art und Umfang aller aktuell wahrgenommenen Aufgaben,
- die aktuelle Personalausstattung sowie der konkrete Personaleinsatz,
- amtsinterne sowie ämterübergreifende Bündelungen sowie
- Art und Umfang von Vergaben an Dritte

erhoben. Bei den „vor Ort-Erhebungen“ wurden die Amts- und Sachbereichsleitungen, die betroffenen Beschäftigten und deren Interessenvertretungen beteiligt.

Aufgrund dieser Erhebungen sowie der Ergebnisse zur Aufgabenübertragung aus dem BMVI auf die GDWS werden die Aufgabengliederungspläne und die Aufgabenverteilungspläne der WSV unter aufgabenkritischen Gesichtspunkten aktualisiert. Sie bilden u.a. die notwendige Grundlage für eine WSV-weite Personalbedarfsermittlung.

Die ergänzenden Untersuchungen bestätigten die Defizitanalyse des 5. Berichts und bestärkten die Entscheidung, regionale und revierbezogene Aufgaben auf der Ebene der Wasser- und Schifffahrtsämter stärker als in der bisherigen Struktur zusammenzuführen. Hierzu gehören auch Aufgaben, die aktuell von der GDWS mit ihren Außenstellen wahrgenommen werden, letztlich aber aufgrund ihres operativen Charakters auf die Ämterebene gehören (z. B. Rechtsberatung, Personalverwaltung, Vereinbarung mit Dritten, Nutzungsverträge).

Die Leitung der GDWS hat bei der Überprüfung der Ämterstruktur auch die Amtsleitungen der bestehenden 39 WSÄ, der sieben Neubauämter sowie der Fach- und Sonderstellen der WSV eingebunden.

In mehreren gemeinsamen Workshops wurden Basiskriterien als Rahmenbedingungen für die Bereiche „Betrieb und Unterhaltung“, „Neubau“ und „Fachaufgaben“ entwickelt, die in dem weiteren Prozess genutzt wurden.

Durch die weitere Entwicklung der Kriterien haben BMVI, GDWS sowie die Arbeitsgruppe WSV-Reform des HPR eine neue Zielstruktur für die WSÄ erarbeitet.

Eine Untersuchung der Trennung von Verkehr und Infrastruktur bei einer neuen Ämterstruktur ergab, dass diese Art der Aufgabenaufteilung keine Vorteile gegenüber einer Struktur mit größeren Zuständigkeitsbereichen hat. Damit ergab sich eine weitere Prämisse für die Untersuchungen zu den Ämterstrukturen.

Die gemeinsame Abstimmung der Ziele und Kriterien zwischen Verwaltung und HPR führte schließlich zu dem Vorschlag einer neuen Ämterstruktur mit zukünftig 18 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern, welche sowohl für Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur als auch für das Verkehrsmanagement zuständig sind.

Folgende Prämissen wurden bei der Entwicklung der Ämterstruktur berücksichtigt:

- a. dauerhafter Erhalt der Standorte der heutigen WSÄ mit festen Aufgabenbereichen, Funktionen und Wertigkeiten
- b. Beachtung der sozialverträgliche Umsetzung
- c. kein Umbau der WSV in eine Gewährleistungsverwaltung
- d. Berücksichtigung der Anforderungen der Verkehrsinfrastruktur und Reviere
- e. keine Trennung von Verkehr und Infrastruktur.

Der nachfolgende Kriterienkatalog, welcher durch die Zielstruktur erfüllt wird, stellt das abgestimmte Ergebnis zwischen BMVI, GDWS und HPR dar:

Kategorie	Kriterium
Verkehr	<ul style="list-style-type: none">• Anforderungen an Verkehrsräume einschl. verkehrliche und volkswirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen• Häufigkeit von betrieblichen und unterhaltungstechnischen Eingriffen in die Wasserstraße• Erhalt bzw. Stärkung der strom- und schifffahrtspolizeilichen Verantwortung
Anlagen	<ul style="list-style-type: none">• Anlageanzahl und -zustand• Erhalt bzw. Stärkung baupolizeilicher Verantwortung
Wasserstraßen	<ul style="list-style-type: none">• Berücksichtigung der morphologischen und wasserwirtschaftlichen Eigenarten der Wasserstraßen
Aufgabe	<ul style="list-style-type: none">• Fachliche und technische Standardisierung• Reintegration der in Fachstellen bzw. der GDWS gebündelten operativen Aufgaben• Delegation regionaler (revierbezogener Aufgaben) von GDWS auf Ämter
Steuerung	<ul style="list-style-type: none">• angemessene Leitungsspanne innerhalb der Ämter

Kategorie	Kriterium
	<ul style="list-style-type: none">• Steuerbarkeit der Ämter durch GDWS
Kunde	<ul style="list-style-type: none">• Kundennähe der Verwaltung
Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none">• Berufliche (Aufstiegs-)Perspektiven• Personalentwicklung/Fachkarriere• Gewinnung von Nachwuchskräften unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung• Gleichstellungsorientierung• Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none">• Berücksichtigung der möglichen weiteren Entwicklungen im Bereich des Wassertourismus

Die Vorgabe des Erhalts der bisherigen 39 Standorte der heutigen WSÄ dient sowohl der sozialverträglichen Reformumsetzung als auch der Gewährleistung des Erhalts ortsnaher Fachkompetenz für bestimmte lokale Aufgaben.

Die Fach- und Sonderstellen der WSV, die bereits heute regional- bzw. WSV-weit gebündelte Aufgaben wahrnehmen, werden - soweit wie möglich - in die neue Struktur der WSV integriert.

Im Falle der Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT) wird das BMVI dem Rechnungsprüfungsausschuss bis zum 31.12.2014 berichten, welche Aufgaben künftig von der FVT wahrzunehmen sind und welcher Infrastrukturbedarf daraus resultiert.

Aus den bisherigen 39 Wasser- und Schifffahrtsämtern werden 18 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter hervorgehen. Die Ämter sind zukünftig grundsätzlich für zusammenhängende Verkehrsreviere verantwortlich (siehe Anlage 2).

Mit der Delegation regionaler, d.h. revierbezogener Aufgaben von der GDWS bzw. den Fach- und Sonderstellen wird die „regionale Kompetenz“ der neuen Ämter gegenüber der bestehenden Struktur gestärkt.

Die neue Anzahl der Ämter und die Neuverteilung der Verantwortlichkeiten ermöglicht eine zentrale Steuerung durch die GDWS im Sinne des 5. Berichtes zur Reform der WSV.

In Amtsbereichen, die überwiegend durch wassertouristisch genutzte Wasserstraßen geprägt sind, kann es zu weiteren Strukturveränderungen kommen. Dies ist abhängig von politischen Entscheidungen zum Wassertourismuskonzept der Bundesregierung.

Die bestehenden Strukturen des Außenbereiches der WSÄ (Außenbezirke, Bauhöfe, Verkehrs- und Revierzentralen) bleiben zunächst unangetastet. Optimierungen erfolgen nach der Einrichtung der WSÄ.

Der GDWS obliegt es, die jeweilige innere Aufbauorganisation des Außenbereichs unter Beteiligung der Beschäftigten und Interessenvertretungen umzusetzen.

2.2.2 Personalbedarf und sozialverträgliche Umsetzung

Aufgrund der veränderten politischen Vorgaben (Erhöhung der Investitionsmittel, Erhalt und Erhöhung des Eigenerledigungsanteils, Erhalt aller Standorte) ist von einer möglichen Reduzierung des heutigen Personalbestandes nicht mehr auszugehen. Vielmehr kann in einzelnen Bereichen unter Berücksichtigung der erforderlichen Investitionsmaßnahmen sowie einer Erhöhung des Eigenerledigungsanteils zum Erhalt der Kernkompetenz ein steigender Personalbedarf nicht ausgeschlossen werden. Effizienzgewinne aus der Umstrukturierung werden so verwendet, dass etwaige zusätzliche Personalbedarfe ausgeglichen werden.

Die Umsetzung der Reform erfolgt sozialverträglich.

Fest zugesagte Eckpunkte für die sozialverträgliche Umsetzung sind:

- Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen (einschl. Änderungskündigungen)
- Gehaltssicherung für alle Beschäftigten des BMVI und der WSV einschl. sämtlicher Zulagen
- keine Um- oder Versetzung bzw. Abordnung gegen den Willen der Beschäftigten
- Anreizsystem für wechselwillige Beschäftigte.

Diese Eckpunkte sind durch eine rechtswirksame arbeitgeberseitige Gesamtzusage Bestandteil aller bestehenden Arbeitsverträge in der WSV geworden und damit verbindlich. Die bestehende Gesamtzusage wurde am 04.06.2014 durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit BMI und BMF erweitert auf

- Personalmaßnahmen im Zusammenhang mit der Einrichtung der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) in Aurich,
- alle Beschäftigten der WSV, deren Beschäftigungsverhältnis vor dem 01.04.2014 begonnen hat sowie auf alle Teilzeitbeschäftigten der WSV.

Dadurch konnte erreicht werden, dass die Gewerkschaften die Forderung nach Abschluss eines Tarifvertrages über die sozialverträgliche Umsetzung der WSV-Reform fallen gelassen haben. Die begleitenden Arbeitskampfmaßnahmen, die zum Teil zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schifffahrt geführt hatten, wurden durch Urabstimmungen beendet.

Im Rahmen der bestehenden beamtenrechtlichen Regelungen werden die vorstehenden Regelungen zur sozialverträglichen Umsetzung entsprechend der Konkretisierung durch den Präsidenten der GDWS in einem Schreiben vom 06.09.2013 auch für die Beamtinnen und Beamten beachtet.

Der Umbau der Personalstruktur erfolgt im Regelfall durch Stellenverlagerungen im Zuge des Ausscheidens bzw. von Bewerbungen Beschäftigter auf andere Stellen in der künftigen Organisationsstruktur.

Bedingt durch die Altersstruktur der WSV-Beschäftigten und die „Rente mit 63“ wird die WSV-Reform weitestgehend durch Altersabgänge in den nächsten Jahren personalwirtschaftlich umsetzbar sein.

2.3 Aufbau und Einführung einer KLR

Das vom damaligen BMVBW gemeinsam mit der WSV entwickelte Controlling, welches auch eine KLR enthält, muss u. a. auf Grund der Organisationsveränderungen aktualisiert und mit den neuen Interessenvertretungen abgestimmt werden. Ferner ist es erforderlich, im Bereich der KLR die Behörden der WSV mit entsprechendem Personal auszustatten.

Noch im Laufe des Jahres 2014 werden Verhandlungen mit den zuständigen Interessenvertretungen der WSV über einzelne Elemente der KLR aufgenommen. Parallel dazu wird die Anlagenbuchhaltung WSV-weit zentralisiert.

2.4 Rechtsbereinigungsgesetz

Der Entwurf eines Rechtsbereinigungsgesetzes konnte in der 17. Legislaturperiode nicht mehr vorgelegt werden. Mit einer Entscheidung über die neue Ämterstruktur wird der Prozess der Rechtsbereinigung (Zuständigkeitsanpassung) für die gesamte WSV-Neustrukturierung wieder aufgenommen und in der laufenden Legislaturperiode dem Deutschen Bundestag zur Entscheidung vorgelegt.

2.5 Vergabemethodik

Ziel ist es, Vergabeentscheidungen WSV-weit auf eine einheitliche, nachvollziehbare und transparente Grundlage zu stellen. Die sich in der Abstimmung befindliche Methode zur Ermittlung vergabewürdiger Aufgaben bietet nicht nur die Möglichkeit, diejenigen Aufgaben der WSV zu identifizieren, die von Dritten ohne Qualitätseinbußen kostengünstiger bearbeitet werden können. Sie gibt auch Auskunft darüber, welche Aufgaben aus strategischen, anlagenbezogenen und wirtschaftlichen Gründen in Eigenerledigung der WSV wahrgenommen werden müssen. Ziel des BMVI ist es, bei der Aufgabenerledigung der WSV das heutige Verhältnis zwischen Eigenerledigung und Vergaben mindestens zu halten bzw. den Eigenerledigungsanteil dort wieder zu erhöhen, sofern dies wirtschaftlich und zum Erhalt der Kernkompetenzen zweckmäßig ist.

3. Weitere Umsetzung der WSV-Reform

3.1 Einrichtung eines Stabes zur Umsetzung der Ämterstruktur

Für die weitere Umsetzung der WSV-Reform wird bei der GDWS ein Umsetzungsstab eingerichtet, der die WSV-Reform innerhalb der neuen Strukturen verwirklicht. Er ist unmittelbar an die Leitung der GDWS angebunden, setzt sich aus Beschäftigten des BMVI und der WSV zusammen und koordiniert sämtliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Umsetzung der Ämterstruktur. Die Interessenvertretungen der GDWS erhalten Beobachterstatus. Auf der Grundlage des beigefügten Zeit- und Maßnahmenplans erarbeitet der Stab u.a. eine entsprechende Detailplanung, die im Intranet der WSV veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert wird.

3.2 Zeit- und Maßnahmenplan

Maßnahme nach Entscheidung zur Ämterstruktur	von	bis	aktueller Status	Zuständigkeit
Umsetzung der Ämterstruktur (einschl. (Re-)Integration von Fachaufgaben und jeweilige Innere Struktur der einzelnen WSÄ)	01/2015	12/2025	in Vorbereitung	GDWS
Untersuchungen und Festlegung	10/14	01/2015	in Vorbereitung	GDWS

Innerer Strukturen			tung	
Laufende Fortführung der Priorisierung Investitionsmaßnahmen	01/2014	Aktualisierung dauernd	in Vorbereitung	GDWS BMVI
Zuweisung funktionaler Zuständigkeiten an WNÄ	03/2014	Aktualisierung dauernd	z.T. umgesetzt	GDWS
Einführung Standardvergabekatalog	12/2014	Aktualisierung dauernd	in Vorbereitung	BMVI GDWS
Einführung KLR	01/2015	Aktualisierung dauernd		GDWS
Anpassung interne Regelwerke (Feinarbeit nach Strukturfestlegung)	10/2013	12/2014	Arbeiten im Zeitplan	BMVI GDWS
Zuständigkeitsanpassungsgesetz	04/2014	04/2015	in Vorbereitung	BMVI
Vollständige Personalbedarfsermittlung WSV (Vorbereitungen der PBE Gesamtgrundlagen/Methodik ab 2015 möglich)	06/2015	Ende 2017	in Vorbereitung (AGP/AVP)	GDWS BMVI

Die Einbindung der Beschäftigten gemäß Koalitionsvertrag erfolgte durch

- Mitarbeiterversammlungen in allen Behörden der WSV,
- Abstimmungsgespräche mit dem HPR im Rahmen der Lenkungsgruppe „Umsetzung der WSV-Reform“,
- Gespräch Minister Dobrindt mit dem HPR mit Abschluss der Vereinbarung zur Einbindung der Beschäftigten vom 24.04.2014,
- Informationsveranstaltungen mit allen Interessenvertretungen der WSV,
- Abstimmung des Entwurfs des 6. Berichtes zur Reform der WSV mit dem HPR.

Der Informationsaustausch mit den Beschäftigten und deren Interessenvertretungen erfolgt auch weiterhin in Personal- und Mitarbeiterversammlungen sowie bei Informationsveranstaltungen mit den Interessenvertretungen und nach Maßgabe der Vereinbarung vom 24.04.2014.

Antrag der Arbeitsgruppen
Haushalt der Fraktionen
CDU/CSU und FDP

Haushaltsausschuss 17. Wahlperiode			
Ausschuss- drucksache:			4787

98. Sitzung des Haushaltsausschusses am 26. September 2012

Beschluss des Haushaltsausschusses zu TOP 15

Vorlage des Bundesministeriums der Finanzen

„Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV);

5. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
zur Reform der WSV“

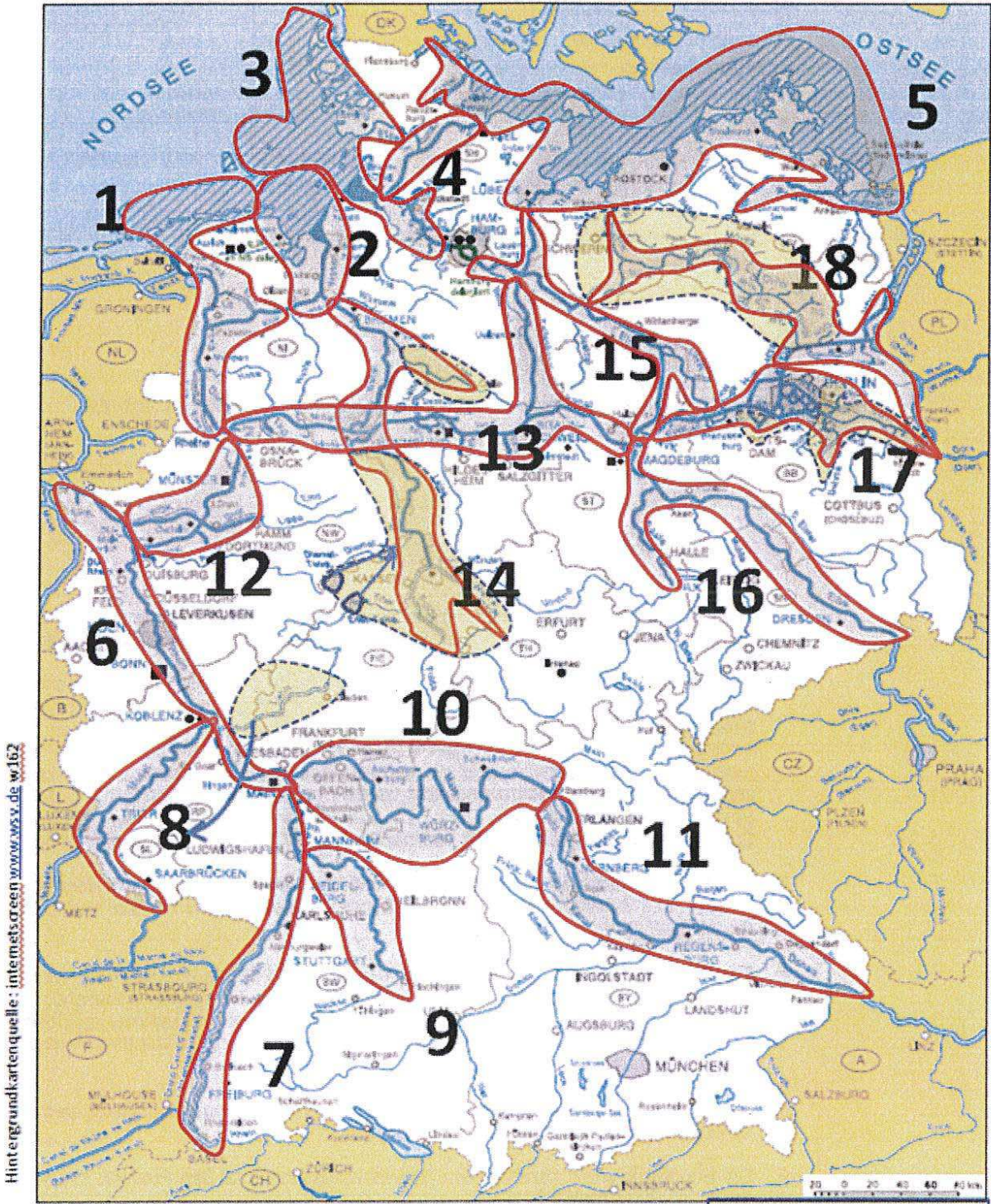
- Ausschussdrucksache 17(8)4532 -

Der Haushaltsausschuss wolle beschließen:

1. Der Haushaltsausschuss nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 22. Juni 2012 (Ausschussdrucksache 17(8)4532) zur Kenntnis.
2. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird aufgefordert, die Voraussetzungen für die Einrichtung der zentralen Organisationseinheit der Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, in der die nicht auf den nachgeordneten Bereich delegierbaren Aufgaben der heutigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen sowie die nicht ministeriellen konzeptionell-operativen Aufgaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zusammengeführt werden, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen zu schaffen. Diese zentrale Organisationseinheit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes soll ihre Dienstgeschäfte Anfang 2013 aufnehmen.
3. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird aufgefordert, in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes umgehend eine Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) einzuführen
4. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird gebeten, die Struktur des der zentralen Organisationseinheit nachgeordneten Bereiches, insbesondere unter dem Aspekt der Notwendigkeit der Trennung von Verkehr und Infrastruktur, zu überprüfen. Dabei sind die Erkenntnisse aus der eingeführten Kosten- und Leistungsrechnung zu berücksichtigen.
5. Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Deutschen Bundestag zeitnah den Entwurf eines Rechtsbereinigungsgesetzes vorzulegen.
6. Die Bundesregierung berichtet dem Haushaltsausschuss zu den Punkten 3. und 4. des Beschlusses bis Januar 2014.]

BUNDESWASSERSTRASSEN

- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes



Hintergrundkartequelle: intemetscreen.wswv.de/w162

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Januar 2014; Karte W 162 des Kartographischen Fachdienstes für Geodatenmanagement Süd, Regensburg, zur Verfügung gestellt gemäß GeoNutzV. Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabbedingt teilweise nicht dargestellt.

- | | |
|--|---------------------------------------|
| BONN ■ Sitz der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) | Grenze zwischen Außenstellen der GDWS |
| WAFZ ■ Sitz einer Außenstelle der GDWS | nicht klassifizierte BinWaStr |
| Wasserstraßenamt ● Sitz eines Wasser- und Schifffahrtsamtes u. dgl. | WaStr-Klasse I - III nach UN ECE |
| KARLSRUHE ● Sitz einer Oberbehörde / Bundesanstalt | WaStr-Klasse IV - VI nach UN ECE |

Gebiete mit überwiegend Wassertourismus