

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/11255 –**

Stand der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Sommer dieses Jahres Pläne für eine Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vorgelegt, doch erst auf Druck des Bundesrechnungshofs (BRH) sowie eines Beschlusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages. Ein grobes Konzept der Umsetzung wurde den Abgeordneten sowie der Öffentlichkeit im Juli 2012 vorgestellt, doch fehlen bislang genaue Aussagen, wie die Reform konkret umgesetzt werden soll. Sowohl bei den Mitarbeitern als auch in der Öffentlichkeit werden Details der Reformpläne nur scheinbar bekanntgegeben. Dadurch entsteht Verunsicherung bei den Betroffenen. Es besteht das Risiko, dass dieses Reformvorhaben mangels Kommunikation durch die Leitung des BMVBS unnötig verzögert wird.

1. Wie erfolgt die Kommunikation zu Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie die Abstimmung und Umsetzung der Reform auf Mitarbeiterenebene, und wie werden deren Hinweise bei der Umsetzung der Reform berücksichtigt?

Die im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingerichtete Arbeitsgruppe „Umsetzung der WSV-Reform“, die sich überwiegend aus Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) zusammensetzt, hat unter anderem eine Intranetplattform eingerichtet, in die aktuelle Informationen eingestellt werden. Dort besteht für alle Beschäftigten die Möglichkeit, sich zu einzelnen Umsetzungsaspekten zu äußern. Die Zuschriften werden beantwortet und im Umsetzungsprozess berücksichtigt. Die Leitung der Arbeitsgruppe besucht zudem in den kommenden Wochen alle Wasser- und Schifffahrtsämter und Neubauämter, nimmt an Personalversammlungen teil bzw. führt Mitarbeiterversammlungen durch. Ferner befindet sich ein Schulungsprogramm zum Veränderungsmanagement für alle Führungskräfte der WSV in Vorbereitung. Die Schulungen sollen Anfang 2013 beginnen. Die Überprüfung der vorgesehenen Ämterstruktur wird unter enger Beteiligung der Amtsleiter der WSV vorgenommen. Außerdem soll die Kommunikation durch Unterstützung eines Beraters optimiert werden.

2. Wie wird Ängsten von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern begegnet, wenn diese z. B. befürchten, zukünftig an anderen Standorten arbeiten zu müssen?

Nach wie vor sind betriebsbedingte Kündigungen und Versetzungen gegen den Willen der Beschäftigten ausgeschlossen. Die Leitung des BVMVBS hat dies gegenüber allen Beschäftigten der WSV und des BMVBS mehrfach auch schriftlich bekundet. Ferner unterstützt das BMVBS die Bemühungen der Gewerkschaften, zum Abschluss eines Sicherungstarifvertrages mit entsprechender Anwendung auf die Beamtinnen und Beamten. Verhandlungspartner der Bundesregierung ist in diesem Falle allerdings das Bundesministerium des Innern.

3. a) Inwieweit wurden die Mitarbeiter in die Planungen zu den neuen Ämterzuschnitten bezüglich der Trennung in regionale bzw. funktionale Zuständigkeiten miteinbezogen?
b) Wo werden die zukünftigen vier Bauämter der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ihren jeweiligen Sitz haben?

Die im 5. Bericht zur Reform der WSV vorgesehene Ämterstruktur basiert auf aktualisierten Datenbeständen früherer Untersuchungen, die unter Beteiligung der Beschäftigten erstellt wurden und zeichnet praktische Entwicklungen in Teilen der WSV organisatorisch nach. Zur Beteiligung der Beschäftigten im Umsetzungsprozess wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Die Aufgaben- und Standortbestimmung der zukünftigen Bauämter unterliegen der Prüfung gemäß dem Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages. Deshalb kann es zum jetzigen Zeitpunkt hierzu keine abschließenden Entscheidungen geben.

4. Existiert für die Reform ein Change-Management-Verfahren bzw. wird dieses erarbeitet, und wenn ja, in welcher Form?

Ja, es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Bis wann und in welcher Form wird es zu den veränderten Aufgabenbereichen innerhalb der Behörde eine Schnittstellendefinition geben, damit die Reibungsverluste bei der Umstellung geringer und die Zuständigkeiten für die Mitarbeiter und die Arbeitsabläufe schneller erkennbar sind?

Die Schnittstellendefinitionen für das BMVBS und der unmittelbar nachgeordneten Behörde werden Anfang 2013 vorliegen. Auf der Ämterebene bleiben die Strukturen bis zum Abschluss der Strukturüberprüfung bestehen, das heißt Schnittstellen zwischen den Ämtern sowie zwischen der Ämterebene und der dem BMVBS unmittelbar nachgeordneten Behörde verändern sich materiell zunächst nicht.

6. Welche konkreten Kosteneinsparungen (bzw. eventuell anfängliche Mehrausgaben) sind durch die geplante Reform gemäß dem 5. Bericht des BMVBS zur WSV-Reform jährlich zu erwarten (bitte für die folgenden Jahre bis 2023 beziffern und aufliedern)?

Konkrete Kosteneinsparungen p. a. können zurzeit noch nicht beziffert werden. Die neue Verwaltungsstruktur führt allerdings zu einem Abbau von Führungsdienstposten auf allen Verwaltungsebenen sowie zu einer Stellen- und Planstellenreduzierung. Ferner wird der Abstimmungsaufwand (Reisezeiten, Berichtswesen etc.) auf der Ebene der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSD)

zukünftig durch die Einrichtung der zentralen Stelle deutlich minimiert. Dies reduziert die Querschnittskosten für die Aufgabenerledigung.

7. Welche Auffassung hat der BRH bereits zu den Planungen zur WSV-Reform (sog. 5. Bericht zur Reform der WSV-Reform) eingenommen, bzw. bis wann wird er gehört werden?

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat seine unterbrochene Prüfung der „WSV-Reform“ zwischenzeitlich wieder aufgenommen.

8. Inwieweit sind die Bundesländer in das Konzept zur WSV-Reform miteingebunden?

Die Länder wurden intensiv in die Überprüfung der Netzstruktur eingebunden. Der aus dem gemeinsamen Gutachten zur Netzstruktur folgende Konsens wurde in den 5. Bericht zur Reform der WSV übernommen.

Die Leitung des BMVBS hat alle betroffenen Länder zum 29. November 2012 eingeladen, um sie zu informieren und ihnen Gelegenheit zu geben, ihre Positionen zur Reform, insbesondere zur zukünftigen Ämterstruktur, darzulegen.

9. Ist das Reformvorhaben rechtlich abgesichert, z. B. in Bezug auf Artikel 89 des Grundgesetzes (Zuständigkeit des Bundes bei Bundeswasserstraßen) sowie in Bezug auf die Beteiligung der Bundesländer?

Die vom BMVBS vorgesehenen Organisationsveränderungen der WSV berücksichtigen die Vorgaben der Artikel 87, 89 des Grundgesetzes (GG). Die WSV bleibt nach dem Reformkonzept eine bundeseigene Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau. Eine Beteiligungspflicht der Länder an den vorgesehenen Strukturen besteht nicht.

10. a) Welcher Zeitplan ist von Seiten der Bundesregierung vorgesehen, hinsichtlich des angekündigten „Bereinigungsgesetzes“, und welche Teile wird es beinhalten?

Das „Rechtsbereinigungsgesetz“ wird die heute einzelnen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen zugewiesenen Aufgaben der neuen zentralen Behörde zuweisen. Mit der Befassung des Deutschen Bundestages ist Anfang 2013 zu rechnen.

- b) Welche weiteren Gesetze außer dem in Frage 10a genannten werden im Zuge der Reform nach Planungen der Bundesregierung notwendig sein?

Keine.

11. Auf welchen wissenschaftlichen Grundlagen hat die Bundesregierung entschieden, die Verwaltungsreform in dieser Form umzusetzen (bitte Gutachten, Studien etc. nennen)?

Die Bundesregierung hat von vornherein eine Änderung des Grundgesetzes für die Reform der WSV ausgeschlossen.

Damit muss sich die WSV-Reform innerhalb des geltenden verfassungsrechtlichen Rahmens, insbesondere der Artikel 87 und 89 GG bewegen. Wissenschaftliche Gutachten sind für diese Feststellung nicht erforderlich.

Alternative Betriebsformen wurden nur für bestimmte Teilaufgaben der WSV (z. B. Wassertourismus) geprüft. Zum Themenkomplex „Wassertourismus“ wurden unter anderem eine Machbarkeitsstudie und ein verfassungsrechtliches Gutachten eingeholt. Das Gutachten stellt unter anderem fest, dass alternative Betriebsformen bei der Verwaltung von Wasserstraßen und Schifffahrt nur in sehr eingeschränktem Umfang und nur bei Vorliegen bestimmter objektiver Kriterien zulässig wären.

12. a) Welche weiteren alternativen Betriebsformen wurden (gemäß dem Beschluss des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vom 6. Juli 2011) im Rahmen der Erstellung der vorliegenden Verwaltungsreform betrachtet, und zu welchen Ergebnissen kam die Bundesregierung dabei?
- b) Welche alternativen Betriebsformen (Frage 12a) kamen für die Bundesregierung außer dem nun vorliegenden Modell als mögliche Alternative in Betracht, und aus welchen Gründen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

- c) Ist für die Bundesregierung eine alternative Betriebsform rein auf bestimmte Streckenabschnitte der Bundeswasserstraßen beschränkt, und wenn ja, auf welche?

Ja, nach dem in der Antwort zu Frage 11 genannten verfassungsrechtlichen Gutachten wären alternative Betriebsformen nur zulässig, wenn eine Bundeswasserstraße ihre verkehrliche Funktion verloren hätte oder verlieren würde und damit die hoheitliche Verwaltung des Bundes entfiel bzw. entfallen würde. Bisherige Versuche, Wasserstraßen oder Wasserstraßenteile mit fehlender oder geringer Verkehrsbedeutung den Bundesländern zu übertragen, sind an den von den Ländern befürchteten Folgekosten gescheitert.

- d) Inwieweit spielte die Einführung eines Gebührenmodells auf den Bundeswasserstraßen bei der Prüfung von Alternativmodellen eine Rolle?
- e) Bis wann wird die von der Bundesregierung angekündigte Novellierung des Binnenwasserstraßen-Gebührensystems beendet sein?
- f) Zu welchen Ergebnissen kam der bisherige Untersuchungsprozess (Frage 12e) bisher?

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Novellierung des Gebührenrechts hängt ganz wesentlich vom Inkrafttreten des „neuen Bundesgebührengesetzes“ ab. Das Bundesgebührengesetz bestimmt den Anwendungsbereich und Grundlagen für eine Neubemessung der Gebühren auf den Bundeswasserstraßen.

Vorbereitend lässt die WSV aktuell für einzelne Wasserstraßenrelationen die Wechselwirkungen zwischen Gebührenhöhe und Nutzungsbereitschaft bzw. -intensität untersuchen. Ergebnisse der Untersuchungen liegen noch nicht vor.

13. Auf welche Weise möchte die Bundesregierung den Anteil der Wasserstraßen am Gesamtverkehrsmix steigern, und ist demnach eine stärkere Kooperationen der Wasser- und Schifffahrtsämter mit dem Short Sea Shipping and Inland Waterways Promotion Center (SPC) vorgesehen?

Die Steigerung des Transportanteils der Binnenschifffahrt kann nur dann erreicht werden, wenn die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Nutzung der

Wasserstraßen vorliegen. Dabei geht es nicht darum, die Wasserstraßeninfrastruktur insgesamt für immer größere Schiffseinheiten auszubauen, sondern vor allem darum, dass bestehende Wasserstraßennetz für die vorhandene Fahrzeugflotte zu erhalten und innerhalb dieses Systems die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs zu erhöhen. Zu diesem Zweck werden z. B. im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten die Einführung des Automatischen Identifikationssystems (AIS) und die Schleusenfernbedienung für bestimmte Transportrelationen forciert.

Neben der notwendigen Reform der WSV, die die vorhandenen Ressourcen auf den Erhalt und die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Wasserstraßennetzes konzentriert, sind unter anderem auch weitere Kooperationen zwischen der WSV und internen sowie externen Organisationseinheiten (SPC, Häfen, Wirtschaft- und Umweltverbände etc.) erforderlich, um den Transportanteil der Schifffahrt weiter zu erhöhen. Darüber hinaus bleibt die Wirtschaft aufgefordert, insbesondere die Binnenschifffahrt, durch intelligente Logistikkonzepte diese stärker als bisher in die Transportketten zu integrieren.

14. Wie werden die Wasser- und Schifffahrtsämter weiterhin die Nähe zum Nutzer gewährleisten?

Unabhängig vom Ergebnis der Überprüfung der im 5. Bericht vorgeschlagenen Ämterstruktur wird die zukünftige Verteilung der Ämter im Bereich des Wasserstraßennetzes so vorgenommen, dass auch weiterhin die Nähe zu den unterschiedlichen Nutzern gewährleistet bleibt. Standardleistungen und Dienste der WSV für die Nutzer werden zukünftig noch stärker auf den elektronischen Datenaustausch ausgerichtet. Darüber hinaus bleiben – unabhängig von der Organisationsstruktur – an allen heutigen Standorten der Wasser- und Schifffahrtsämter Organisationseinheiten der WSV bestehen (Außenbezirke, Bauhöfe etc.), die bestimmte Ansprechfunktionen wahrnehmen werden.

