



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB  
- Parlamentssekretariat -  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Datum: Berlin, *09. 11. 12*  
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner,  
Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend  
**„Stand der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung“**  
- Drucksache 17/11255

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete  
Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die  
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens  
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind bei-  
gefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe  
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

**Enak Ferlemann, MdB**

Parlamentarischer Staatssekretär beim  
Bundesminister für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250  
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de

Anlage  
zum Schreiben  
vom

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 betreffend  
**„Stand der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung“**  
- Drucksache 17/11255

**Frage 1:** *Wie erfolgt die Kommunikation zu Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie die Abstimmung und Umsetzung der Reform auf Mitarbeitererebene und wie werden deren Hinweise bei der Umsetzung der Reform berücksichtigt?*

**Antwort:**

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 u.a. 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.

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

**Antwort:**

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 BMI.

- Frage 3:**
- a) *Inwieweit wurden die Mitarbeiter in die Planungen zu den neuen Ämterzuschnitten bzgl. der Trennung in regionale bzw. funktionale Zuständigkeiten mit einbezogen?*
  - b) *Wo werden die zukünftigen vier Bauämter der Generaldirektion Wasserstraße ihren jeweiligen Sitz haben?*

**Antwort:**

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 zur Frage 1. verwiesen.

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

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

**Antwort:**

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

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

**Antwort:**

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, d.h. Schnittstellen zwischen den Ämtern sowie zwischen der Ämterebene und der dem BMVBS unmittelbar nachgeordneten Behörde verändern sich materiell zunächst nicht.

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

**Antwort:**

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.

**Frage 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?*

**Antwort:**

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

**Frage 8:** *Inwieweit sind die Bundesländer in das Konzept zur WSV-Reform mit eingebunden?*

**Antwort:**

Die Länder wurden intensiv in die Überprüfung der Netzstruktur eingebunden. Der sich 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.

**Frage 9:** *Ist das Reformvorhaben rechtlich abgesichert, z.B. in Bezug auf Art. 89 Grundgesetz (Zuständigkeit Bund bei Bundeswasserstraßen) sowie in Bezug auf die Beteiligung der Bundesländer?*

**Antwort:**

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.

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

**Antwort**

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.

**Frage 10:** *b) Welche weiteren Gesetze außer aus 10. a) werden im Zuge der Reform nach Planungen der Bundesregierung notwendig sein?*

**Antwort:**

Keine.

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

**Antwort:**

Die Bundesregierung hat von vorn herein 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 des 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 u.a. eine Machbarkeitsstudie und ein verfassungsrechtliches Gutachten eingeholt. Das Gutachten stellt u.a. 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.

- Frage 12:**
- a) *Welche weiteren „alternativen Betriebsformen“ wurden (gemäß Beschluss des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 06.07.2011) im Rahmen der Erstellung der vorliegenden Verwaltungsreform betrachtet und zu welchen Ergebnissen kam die Bundesregierung dabei?*
  - b) *Welche „alternativen Betriebsformen“ aus 12. a) kamen für die Bundesregierung außer dem nun vorliegenden Modell als mögliche Alternative in Betracht, und aus welchen Gründen?*
  - c) *Ist für die Bundesregierung eine „alternative Betriebsform“ rein auf bestimmte Streckenabschnitte der Bundeswasserstraßen beschränkt, wenn ja, für welche?*
  - 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-Gebührensystms beendet sein?*
  - f) *Zu welchen Ergebnissen kam der bisherige Untersuchungsprozess zu 12. d) bisher?*

**Antwort:**

Zu a) und b): Es wird auf die Antwort zur Frage 11 verwiesen.

Zu c): Ja, nach dem in der Antwort zur 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.

Zu d bis f) Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Novellierung des Gebührenrechtes 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.

**Frage 13:** *Auf welche Weise möchte die Bundesregierung den Anteil der Wasserstraße 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?*

**Antwort:**

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 AIS-Einführung 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 u.a. 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.

**Frage 14:** *Wie werden die Wasser- und Schifffahrtsämter weiterhin die Nähe zum Nutzer gewährleisten?*

**Antwort:**

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.