

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/10941 –**

Personalsituation in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Bereits am 22. September 1997 beschloss die Lenkungsgruppe „Reform der WSV“ beim damaligen Bundesministerium für Verkehr ein Konzept zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), die vom damaligen Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, akzeptiert wurde und das nach eigener Aussage zunächst von der ehemaligen rot-grünen Bundesregierung fortgeführt werden sollte. Doch bereits im Ergebnisvermerk der PG Kernaufgaben der WSV vom 24. Mai 2000 hieß es: „Die Auftraggeberseite betrachtet eine Differenzierung von vergabe- oder privatisierungsfähigen Aufgabenanteilen, bzw. konkrete Aussagen zu bestimmten Privatisierungsformen nicht als Bestandteil des Projektauftrages.“

Acht Jahre später und nach Prüfungen und Empfehlungen des Bundesrechnungshofes gibt es aber bis heute keine Erklärung der Bundesregierung über den Vollzug der Reform der WSV. Doch wurde die jahrelang bestehende und an den Vollzug der Reform gekoppelte Einsparvorgabe von 1,5 Prozent des Bundesministeriums der Finanzen für das Personal der WSV sukzessive auf nun geplante 0,6 Prozent im Haushaltsentwurf für 2009 gekürzt.

Weiterhin mehren sich seit Monaten die Stimmen, wonach die erstmals im Jahr 2008 wieder gestiegenen Mittel für den Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen nicht überall sinnvoll und zeitnah verausgabt werden können, weil das nötige Planungspersonal fehle.

In der Vergangenheit gab es speziell für den Aus- und Neubau von Wasserstraßen die Titelgruppe 06, über die maßnahmenbezogen in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für den Aus- und Neubau Planungspersonal eingestellt werden konnte. Diese maßnahmenbezogenen Dienststellen wurden 2003 zusammengeführt mit den allgemeinen Personalaufwendungen für Unterhalt und Betrieb.

1. Wird die Reform der WSV des Bundes weitergeführt, und welche Teile des Ergebnisses aus dem Kernaufgabengutachten wurden umgesetzt und welche nicht?

Die Optimierung der Verwaltung ist eine Daueraufgabe, die sog. Innere Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ist weitestgehend abgeschlossen.

Das sogenannte Kernaufgabengutachten steht nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der sog. WSV-Reform. Es enthält Empfehlungen zum praktischen Umgang mit den seit dem Jahre 1993 geltenden haushaltsgesetzlichen Personaleinsparungen.

2. Was sind die Gründe für die Reduzierung der Einsparvorgabe des Bundesministeriums der Finanzen für das Personal der WSV, und wann soll die Einsparvorgabe auf 0 Prozent reduziert werden?

Die Einsparauflagen und deren Höhe ergeben sich aus den entsprechenden Regelungen des jährlichen Haushaltsgesetzes, das jeweils vom Deutschen Bundestag beschlossen wird. Sie beziehen sich dabei nicht auf die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, sondern auf die gesamte Bundesverwaltung, soweit keine speziellen, ebenfalls haushaltsgesetzlich geregelten Ausnahmetatbestände gegeben sind.

Einerseits wird seit dem Haushalt 2007 die Höhe der pauschalen Stelleneinsparung schrittweise zurückgeführt, um die Funktionsfähigkeit der Bundesverwaltung und eine ausgewogene Personalstruktur durch die Einstellung von Nachwuchskräften sicherzustellen. Andererseits werden die auf Grund der Stelleneinsparung eingesparten Haushaltsmittel benötigt, damit unvermeidliche Mehrausgaben im Personalbereich, wie z. B. aufgrund von Tarif- und Besoldungserhöhungen, erhöhten Beiträgen zur Zusatzversorgung der Arbeitnehmer und Zuweisungen an den Versorgungsfonds für Beamte zum Teil finanziert werden können.

Die weitere Entwicklung der jährlichen Stelleneinsparung ist Gegenstand der Beratungen zukünftiger Haushaltsgesetze.

3. Trifft es zu, dass diese Einsparvorgabe ca. 20 Jahre lang dazu führte, dass Stellen/Planstellen dort eingespart wurden, wo sie frei wurden, unabhängig von der weiteren Notwendigkeit des Dienstpostens, und dass dies durch einen zügigeren Abschluss der WSV-Reform verhindert worden wäre, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Einsparungen erfolgten entsprechend den geltenden Regelwerken „kegelgerecht“, also laufbahn- und statusgruppenbezogen. Für die Aufgabenerledigung zwingend erforderliche Dienstposten wurden nachbesetzt. Die entsprechenden Einsparauflagen wurden in anderen Bereichen der WSV zusätzlich erbracht.

4. Wie hoch ist der investive Nachholbedarf insgesamt sowie der Ersatzinvestitionsbedarf in den kommenden Jahren, und wie hoch ist dieser bei den Binnenwasserstraßen?

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 konstatierte bei den Ersatzinvestitionen aufgrund der Haushaltssituation der 90er Jahre einen Investitionsbedarf einschließlich des aufgestauten Nachholbedarfs von etwa 6,6 Mrd. Euro bis 2015. Der damals ermittelte aufgestaute Nachholbedarf lag bei rund 2,5 Mrd. Euro.

Durch eine Verbesserung der jährlichen Haushaltslinie ist der damals ermittelte Nachholbedarf fast gänzlich aufgeholt.

5. Bis wann sollen die in der Antwort zu Frage 4 genannten Ersatzinvestitionen durchgeführt werden?

Der Abbau des vorhandenen Nachholbedarfs ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

6. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen sind nach Auffassung der Bundesregierung von besonderer Dringlichkeit, und wie hoch ist der jeweilige Finanz- und Personalbedarf?

Von besonderer Dringlichkeit sind die Neu- und Ausbaumaßnahmen, die neben einem hohen Ersatzinvestitionsanteil eine Erhöhung des verkehrlichen Nutzens bringen. Schwerpunkte der Investitionsplanung nach dem Investitionsrahmenplan sind der weitere Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes, der Mittellandkanal, der Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover-Magdeburg-Berlin (VDE 17) sowie die Zufahrten zu den deutschen Seehäfen.

Weitere Investitionsschwerpunkte sind Ausbaumaßnahmen mit erheblichen Ersatzinvestitionsanteilen an Main, Mosel und Neckar sowie Anpassungs- und Ersatzinvestitionsmaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal.

Die jeweiligen Gesamtausgaben sind im Haushaltsplan veranschlagt.

Für die vg. Schwerpunkte werden kurz- bis mittelfristig 150 Mitarbeiter/innen benötigt, von denen in den Haushalten 2008 und 2009 insgesamt 60 bewilligt wurden.

Die im Haushalt 2009 vorgesehenen 40 zusätzlichen Stellen und Planstellen werden den Investitionsschwerpunkten unter Berücksichtigung des jeweiligen Planungsstandes bedarfsgerecht zugewiesen.

7. Bis wann sollen die in der Antwort zu Frage 6 genannten Neu- und Ausbaumaßnahmen durchgeführt werden?

Die Umsetzung und Fertigstellung der veranschlagten Maßnahmen ist auch hier abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln. Ein hoher verkehrlicher Nutzen wird bereits mit Fertigstellung von Teilmaßnahmen erreicht.

8. Wie hat sich die Zahl der Stellen/Planstellen der WSV des Bundes seit 1993 insgesamt entwickelt (unterschieden nach einfachem, mittlerem, gehobenem und höherem Dienst)?
9. Wie hat sich, soweit unterscheidbar, die Zahl der Stellen/Planstellen in den Bereichen Neu- bzw. Ausbau der WSV des Bundes seit 1993 insgesamt entwickelt (unterschieden nach einfachem, mittlerem, gehobenem und höherem Dienst)?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Summe der zugewiesenen Stellen/Planstellen in der WSV – ohne Oberbehörden (Bundesamt für Gewässerkunde, Bundesamt für Wasserbau und Havariekommando) – hat sich wie folgt entwickelt (Stand 1. Januar 2008):

1993:	Höherer Dienst	673
	Gehobener Dienst	2 253
	Mittlerer Dienst	4 558
	Einfacher Dienst	296
	Arbeiter	9 549
	Summe	17 329

2008:	Höherer Dienst	596
	Gehobener Dienst	2 207 (davon Arbeiter in 2007: 227)
	Mittlerer Dienst	9 473 (davon Arbeiter in 2007: 6221)
	Einfacher Dienst	475 (davon Arbeiter in 2007: 285)
	Arbeiter	(Statusgruppe ist mit Einführung TvöD entfallen)
	Summe	12 751

Der aktuelle Personalbestand der WSV liegt damit unter dem der alten Bundesländer vor der Wiedervereinigung.

Bei der Kennzeichnung der Stellen und Planstellen im Bundeshaushalt wird nicht zwischen Betrieb, Unterhaltung und Neu- bzw. Ausbau unterschieden. Das Investitionspersonal wurde und wird maßnahmenbezogen eingesetzt.

10. Wie hat sich die Zahl der bei der WSV des Bundes beschäftigten Juristen für Planfeststellungsverfahren und Ingenieure seit 1993 entwickelt?

Bei den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen werden zur Zeit 36 Juristinnen und Juristen in den Dezernaten „Planfeststellung“ eingesetzt. Ingenieure werden in den Dezernaten „Planfeststellung“ im Regelfall nicht eingesetzt.

Die Personalzahlen aus dem Jahre 1993 liegen nicht (mehr) vor. Sie hätten auch keinen Erklärungswert, da die Juristinnen und Juristen in den Dezernaten „Planfeststellung“ verfahrensbezogen eingesetzt werden und außerhalb der Verfahren andere juristische Aufgaben der WSDen erfüllen.

11. Wie hat sich die Zahl der Stellen/Planstellen in den einzelnen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und den Wasser- und Schifffahrtsämtern, den Wasserstraßenneubauämtern, Neubauämtern, dem Amt für Neckarausbau Heidelberg, der Bundesanstalt für Wasserbau entwickelt?

Die aktuelle Planstellen- und Stellenzuweisung ergibt sich aus der Anlage (Stand 20. November 2008).

12. Wie hoch ist die Zahl der in den oben genannten Organisationseinheiten beschäftigten Juristen für Planfeststellungsverfahren und Ingenieure im Einzelnen, und wie haben sich diese Zahlen seit 1993 entwickelt gegenüber dem jeweiligen Bedarf?

WSD Nord: 5

WSD Nordwest: 7

WSD Mitte: 4

WSD West: 4

WSD Südwest: 4

WSD Süd: 3

WSD Ost: 9

Ingenieure werden in Planfeststellung in der Regel nicht eingesetzt. Zum Personalbestand in der Planfeststellung im Jahre 1993 wird auf die Antwort zu den Fragen 8 und 9 verwiesen.

13. Was waren die Gründe für die Zusammenlegung der alten Titelgruppen 03 und 06 zur neuen Titelgruppe 01 im Haushaltstitel 1203 des Einzelplanes 12, und welche Erfahrungen hat die Bundesregierung in den letzten fünf Jahren damit gemacht?

Im Jahre 2003 wurde die Titelgruppe 02 – Betrieb und Unterhaltung – und die Titelgruppe 06 – Neu- und Ausbau – der Bundeswasserstraßen zusammengelegt, da eine Differenzierung der Titel insbesondere der Ersatzinvestitionsanteile nicht mehr sachgerecht war. Die Veranschlagung und Bewirtschaftung der neuen Titelgruppe 01 – Bau und Betrieb der Bundeswasserstraßen – hat keinerlei Probleme ergeben.

14. Würde die Maßnahmenbezogenheit des Neu- und Ausbaupersonals nicht für eine größere Flexibilität beim Personaleinsatz sorgen, und wenn nein, warum nicht?

Das sogenannte Investitionspersonal der WSV wird immer maßnahmenbezogen eingesetzt.

15. Was geschieht mit Stellen/Planstellen, die in den WSV mit dem Aus- und Neubau beschäftigt sind, wenn die Maßnahmen abgeschlossen sind?

Die Stellen und Planstellen im Investitionsbereich werden nach dem Abschluss von Ausbaumaßnahmen in andere Investitionsmaßnahmen oder in die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen überführt. Das Personalmanagement berücksichtigt dabei bestehende und zukünftig entstehende Bedarfe.

16. Besetzt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Stellen und Planstellen im Neu- und Ausbau von Bundeswasserstraßen mit Zeitverträgen?

Wenn ja, in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?

Befristete Beschäftigungsverträge werden im Rahmen der bestehenden haushaltsrechtlichen Vorgaben für Investitionsmaßnahmen in sehr geringem Maße abgeschlossen.

17. In welchem Umfang hat das BMVBS in den letzten 20 Jahren Planungsaufgaben für den Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen durch Dritte durchführen lassen?

Der Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen ist Hoheitsaufgabe des Bundes, d. h. auch die Planung. Hierbei bedient sich die WSV, ebenso wie bei der Baudurchführung, Dritter. Im Rahmen der Planung und Baudurchführung übt

sie lediglich die nicht auf Dritte delegierbaren hoheitlichen Befugnisse sowie die Aufsicht über die Auftragnehmer aus.

18. Ist im BVMBS untersucht worden, ob man mehrere Aus- und Neubauprojekte planungstechnisch für eine Ausschreibung der Planungsdienstleistung zusammenfassen und ausschreiben könnte?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der restriktiven Vorgaben des Vergaberechts (keine Wettbewerbsverzerrungen, gemeinsamer zeitlicher und örtlicher Bezug der Maßnahmen, begrenzte Vertragslaufzeiten) werden Planungsleistungen für mehrere Maßnahmen gemeinsam ausgeschrieben.

Anlage

Planstellen und Stellenzuweisung (Stand 20.11.2008)

Dienststelle	H-Dienst	G-Dienst	M-Dienst	E-Dienst
WSD Nord	37	73	90	8
WSA Lübeck	5	63	190	9
WSA Tönning	5	28	151	10
WSA Brunsbüttel	7	37	362	26
WSA Kiel-Holtenau	14	61	329	61
WSA Stralsund	4	55	214	13
WSA Hamburg	9	35	191	11
WSA Cuxhaven	5	51	160	7
Summe	86	403	1687	145
WSD Nordwest	25	62	67	12
WSA Bremen	9	48	227	5
WSA Bremerhaven	7	36	182	4
WSA Wilhelmshaven	6	83	222	5
WSA Emden	7	46	224	7
Summe	54	275	922	33
WSD Mitte	34	52	67	11
WSA Hannoversch-Münder	2	16	142	9
WSA Verden	3	21	180	6
WSA Minden	5	55	213	17
WSA Braunschweig	2	24	144	4
WSA Uelzen	5	22	155	7
NBA Hannover	12	33	32	1
WNA Helmstedt	12	21	29	5
Summe	75	244	962	60
WSD West	35	52	89	9
WSA Köln	2	13	88	2
WSA Duisburg-Rhein	5	26	140	6
WSA Duisburg-Meiderich	10	50	321	6
WSA Rheine	11	63	281	5
WSA Meppen	2	33	180	4
WNA Datteln	28	60	48	8
Summe	93	297	1147	40

Dienststelle	H-Dienst	G-Dienst	M-Dienst	E-Dienst
WSD Südwest	39	69	82	4
WSA Freiburg	5	27	141	1
WSA Mannheim	2	17	139	3
WSA Bingen	2	21	175	6
WSA Heidelberg	4	35	249	6
WSA Stuttgart	5	23	230	4
WSA Koblenz	16	82	304	9
WSA Trier	6	30	181	3
WSA Saarbrücken	5	28	127	7
BBiZ Koblenz	0	5	10	8
ANH Heidelberg	5	6	1	0
Summe	89	343	1639	51
WSD Süd	20	28	32	6
WSA Aschaffenburg	2	36	307	10
WSA Schweinfurt	3	32	313	6
WSA Nürnberg	12	39	266	12
WSA Regensburg	3	31	235	6
WNA Aschaffenburg	14	21	24	2
Summe	54	187	1177	42
WSD Ost	48	77	97	10
WSA Dresden	2	29	172	11
WSA Magdeburg	4	54	349	11
WSA Lauenburg	4	50	320	6
WSA Brandenburg	3	40	230	4
WSA Berlin	9	59	355	10
WSA Eberswalde	14	67	337	32
WNA Berlin	34	38	47	5
WNA Magdeburg	22	45	39	8
Summe	140	459	1946	97
BAW	125	126	150	4
BfG	97	72	73	7
HK	3	16	4	0