

Antrag

der Abgeordneten Hans-Werner Kammer, Arnold Vaatz, Ulrich Lange, Eckhardt Rehberg, Julia Bartz, Manfred Behrens, Veronika Bellmann, Dr. André Berghegger, Steffen Bilger, Klaus Brähmig, Helmut Brandt, Cajus Caesar, Gitta Connemann, Alexandra Dinges-Dierig, Thomas Dörflinger, Michael Donth, Dr. Bernd Fabritius, Dirk Fischer (Hamburg), Klaus-Peter Flosbach, Thorsten Frei, Alexander Funk, Dr. Thomas Gebhart, Alois Gerig, Eberhard Gienger, Ursula Groden-Kranich, Michael Grosse-Brömer, Astrid Grotelüschen, Oliver Grundmann, Fritz Güntzler, Christian Haase, Mark Hauptmann, Helmut Heiderich, Robert Hochbaum, Karl Holmeier, Bettina Hornhues, Anette Hübinger, Hubert Hüppe, Thomas Jarzombek, Anja Karliczek, Roderich Kiesewetter, Axel Knoerig, Jens Koeppen, Günter Lach, Dr. Karl A. Lamers, Barbara Lanzinger, Matthias Lietz, Patricia Lips, Daniela Ludwig, Karin Maag, Yvonne Magwas, Andreas Mattfeldt, Dr. h.c. Hans Michelbach, Dietrich Monstadt, Carsten Müller, Stefan Müller (Erlangen), Philipp Murmann, Florian Oßner, Alois Rainer, Josef Rief, Erwin Rüddel, Patrick Schnieder, Dr. Klaus-Peter Schulze, Reinhold Sendker, Sebastian Steineke, Gero Storjohann, Stephan Stracke, Max Straubinger, Matthäus Strebl, Dr. Volker Ullrich, Thomas Viesehon, Michael Vietz, Marcus Weinberg, Marian Wendt, Peter Wichtel, Heinz Wiese, Oliver Wittke, Dagmar G. Wöhrl, Heinrich Zertik, Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und der Fraktion der CDU/CSU

sowie der Abgeordneten Gustav Herzog, Sören Bartol, Kirsten Lühmann, Martin Burkert, Lothar Binding, Martin Dörmann, Michael Groß, Rita Hagl-Kehl, Sebastian Hartmann, Gabriele Hiller-Ohm, Frank Junge, Arno Klare, Birgit Kömpel, Christine Lambrecht, Dr. Birgit Malecha-Nissen, Ulli Nissen, Andreas Rimkus, Annette Sawade, Udo Schiefner, Stefan Zierke, Thomas Oppermann und der Fraktion der SPD

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zukunftsfest gestalten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundeswasserstraßen sind ein unverzichtbarer Wachstumsmotor für die deutsche Volkswirtschaft. Die Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt liegen mit rd. 60 Mrd. Tonnenkilometern (rd. 230 Mio. t p. a.) unter denen der Straße und der

Eisenbahnen. In den letzten Jahren sind allerdings deutliche Steigerungen des Transportvolumens auf den Binnenwasserstraßen zu verzeichnen. Die Binnenschifffahrt verfügt über Transportreserven, die zur notwendigen Entlastung von Straße und Schiene beitragen können.

Zum Netz der Bundeswasserstraßen zählen rd. 7 300 km „gewidmete“ Binnenwasserstraßen des Bundes mit zahlreichen ingenieurtechnischen Anlagen (Schleusen, Wehre, Brücken, Düker, Pump- und Entlastungsbauwerke) sowie rd. 23 000 km² Seewasserstraßen.

Die Bundeswasserstraßen sind Teil des deutschen und europäischen Verkehrsinfrastrukturnetzes, welches die Voraussetzung für eine prosperierende Wirtschaft und effizienten Warenverkehr ist.

Neben der Transportfunktion haben die Bundeswasserstraßen eine wichtige Bedeutung für die Sicherung der Vorflut (Wasserkreislauf/-abführung in die Meere), den Wasserabfluss, Wasserentnahmen und -einleitungen, Energiegewinnung, den Wassertourismus, den Wassersport, die Ökologie sowie verschiedene Nutzungen zu Erholungszwecken.

Mit der Verwaltung der See- und Binnenwasserstraßen des Bundes und mit der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) betraut. Die Aufgabe der Bundesverwaltung ist es, die Schifffahrt in Deutschland zu ermöglichen. Sie ist die größte Infrastrukturverwaltung des Bundes. Die ihr grundgesetzlich zugewiesenen Aufgaben erledigt die WSV überwiegend mit eigenem Personal.

Sowohl die fachlichen Aufgaben als auch die dahinterstehenden gesellschaftlichen Anforderungen können nur durch eine funktionierende und effizient arbeitende Verwaltung mit einer ausreichenden Ressourcenausstattung erledigt werden.

Aufgrund der komplexen Aufgaben ist die WSV dringend auf Arbeitskräfte mit bestimmten Fachkenntnissen angewiesen. Dies gilt insbesondere für das Bauwesen, die Betreuung der Anlagen und Anlagensteuerung, die Informationstechnik sowie nautische Kompetenzen für das Verkehrsmanagement. Ausgebildete Fachkräfte sind aufgrund des demographischen Wandels und der unmittelbaren Konkurrenz zu anderen Verwaltungen (Länder, Kommunen) und der Wirtschaft nur schwer auf dem Arbeitsmarkt zu gewinnen.

Die bisherigen Reformmaßnahmen in der WSV beschränkten sich auf Effizienzsteigerungen innerhalb der seit 1978 bestehenden Verwaltungsstruktur. Dies reicht allerdings nicht aus, um den aus den bestehenden Rahmenbedingungen (Personalabbau, Aufgabenzuwachs, Fachkräftemangel, begrenzte Haushaltsmittel) folgenden Konsequenzen nachhaltig zu begegnen.

In der letzten Legislaturperiode wurden in einem ersten Schritt neben weiteren Optimierungen der Ablauforganisation tiefgreifende Veränderungen der äußeren Aufbauorganisation vorgenommen. Anstelle der bisher regional zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen werden die mittelbehördlichen Aufgaben seit dem 1. Mai 2013 durch eine zentrale Stelle, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), wahrgenommen. Sie priorisiert und steuert die Aufgabenerledigung und die hierfür erforderlichen Ressourcen nach einheitlich geltenden Standards und transparenten – für alle Behörden der WSV geltenden – Kriterien. Hierzu wurden und werden ihr konzeptionelle Gestaltungskompetenzen aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übertragen.

CDU, CSU und SPD haben im Koalitionsvertrag vereinbart, dass die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in dieser Legislaturperiode unter Einbindung der Beschäftigten fortentwickelt und dabei die regionale Kompetenz gesichert wird. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im direkten Dialog mit den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ein entsprechendes Konzept erarbeitet. Die Vorschläge sind mit dem 6. Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vorgelegt worden.

In einem zweiten Schritt wird nunmehr die Struktur der Wasser- und Schifffahrtsämter angepasst. Die bestehenden 39 Wasser- und Schifffahrtsämter sollen zu 18 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern zusammengeführt werden. Sie sind zukünftig für bestimmte Verkehrsrelationen (Reviere) zuständig. Alle Standorte der heutigen Wasser- und Schifffahrtsämter bleiben erhalten, ihre Ressourcenausstattung richtet sich nach den lokalen Anforderungen und Besonderheiten. Die neuen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter erhalten von der GDWS entsprechende Kompetenzen und Budgets.

Zum künftigen Stellen- und Planstellenbedarf stellt der 6. Bericht fest: „Von einer möglichen Reduzierung des Plan-/Stellenbedarfs entsprechend der Annahmen des 5. Berichts 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.“

Die Fahrgastschifffahrt und der Wassertourismus bieten erhebliches wirtschaftliches Potenzial, stellen jedoch besondere Herausforderungen an die Wasserstraßeninfrastruktur, die Finanzierung sowie die hierfür notwendige Organisationsstruktur. Dazu wird die Bundesregierung ein Wassertourismuskonzept vorlegen.

Der Deutsche Bundestag begrüßt das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegte Konzept zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, welches den Vorgaben des Koalitionsvertrages, die Beschäftigten einzubinden und die regionalen Kompetenzen zu sichern, in vollem Umfang Rechnung trägt.

1. Die Erreichbarkeit der deutschen See- und Binnenhäfen ist für die Wirtschaft der Bundesrepublik Deutschland unverzichtbar.
2. Ein funktionierender Güterschiffsverkehr mit entsprechendem Güterumschlag – ob im Hinterland oder in den deutschen Seehäfen – ist eine der wichtigsten Voraussetzungen dafür, dass Deutschland seinen Im- und Export auf höchstem Niveau halten bzw. steigern kann.
3. Die Wasserstraßeninfrastruktur (bauliche Anlagen) ist teilweise in einem sanierungsbedürftigen Zustand. In den kommenden Jahren sind umfangreiche Grundinstandsetzungen und Ersatzinvestitionen erforderlich, um die Befahrbarkeit des Netzes zu erhalten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es auf den Hauptwasserstraßenverbindungen – anders als bei anderen Verkehrsträgern – keine Umfahrungsmöglichkeiten gibt. Das heißt Baumaßnahmen müssen unter laufendem Verkehr mit möglichst geringen Beeinträchtigungen für den Verkehr aber auch für die Umwelt durchgeführt werden.
4. Der Fachkräftemangel auf dem Arbeitsmarkt stellt eine der größten Herausforderungen für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen und der Schifffahrt dar.
5. Das vorgelegte Reformkonzept für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung führt zu einer Entlastung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie zu einer Straffung der Aufgaben- und Ressourcensteuerung. Dazu ist eine sinnvolle und koordinierte Abschichtung der Aufgaben von der Fachabteilung im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf die neue GDWS und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern notwendig.
6. Der Erfolg der Reform ist von einer starken strategischen Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gegenüber der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, einem schlüssigen Organisationsaufbau bei der GDWS und einer Stärkung der Kompetenzen der neuen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter in den Regionen abhängig.
7. Durch die Stärkung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter, die zukünftig für ein zusammenhängendes Revier zuständig sein werden, wird die Präsenz der

WSV vor Ort gewährleistet. So wird die WSV zu einem noch stärkeren Partner für die verschiedenen Wasserstraßennutzer.

8. Die Reform der WSV kann nur mit der Unterstützung der Beschäftigten gelingen. Daher ist es zu begrüßen, dass die neue Ämterstruktur in enger Abstimmung mit den Beschäftigten der WSV erarbeitet wurde.
9. Endgültige Aussagen zur Personalplanung können erst nach Vorliegen der vorgesehenen Personalbedarfsermittlung und einer Verwendung von Effizienzgewinnen aus der Umstrukturierung zum Ausgleich etwaiger zusätzlicher Personalbedarfe getroffen werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel durch entsprechenden Ausbau sowie die Nutzung verkehrstechnischer Möglichkeiten die Erreichbarkeit der deutschen See- und Binnenhäfen unter Berücksichtigung der ökologischen Erfordernisse ständig zu optimieren, weil diese für die Wirtschaft der Bundesrepublik Deutschland unverzichtbar ist;
2. im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel die bestehenden Transportreserven der Binnenschifffahrt zur Bewältigung weiterer Verkehrsmengen durch den Erhalt des Netzes der Binnenwasserstraßen des Bundes, den Ersatz der Anlagen sowie durch den zügigen Ausbau verkehrsstarker Streckenrelationen zu mobilisieren;
3. die geplante Einrichtung von 18 neuen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern mit dem Ziel der Stärkung der regionalen Entscheidungskompetenzen gemeinsam mit den Beschäftigten zügig umzusetzen. Dabei ist durch eine Übertragung geeigneter Zuständigkeiten auf die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter sicherzustellen, dass regionale Kompetenz bei allen revierspezifischen Fragestellungen Berücksichtigung findet;
4. zur Deckung des Fachkräftebedarfs Aus-, Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten sowie die gesetzlichen und tariflichen Regelungen zu nutzen. Denn in Kenntnis zunehmender Aufgaben der WSV und des bestehenden Fachkräftemangels wird bei der Personalplanung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ein besonderer Schwerpunkt bei der Personalausstattung der WSV gesetzt. Auszubildenden der WSV muss nach der Ausbildung in der Verwaltung bei einer bedarfsgerechten Ausbildung eine Perspektive geboten werden. Die dafür erforderlichen Stellen oder Planstellen dürfen nicht eingespart werden. In Abstimmung mit dem Bundesministerium des Innern sind außertarifliche Sonderzahlungen (z. B. Fachkräftezulagen und die Vorweggewährung von Stufen) zu prüfen sowie gesonderte Obergrenzen für das Kapitel 12 03 zu vereinbaren;
5. die zuständigen Fachausschüsse (Verkehr und digitale Infrastruktur, Haushalt, Tourismus) jährlich über den Fortschritt und weitere Maßnahmen bei der Umsetzung der WSV-Reform zu unterrichten; insbesondere zeitnah, spätestens aber bis Ende Juni 2015, einen Bericht vorzulegen über die 18 Reviere und ihre jeweiligen internen Zuschnitte, ebenso einen Bericht über die Priorisierung der Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Vorbereitungen zum Bundesverkehrswegeplan und schließlich einen Bericht über den Netzzustand;
6. die Arbeitsfähigkeit der WSV während des Umsetzungsprozesses aufrechtzuerhalten und dabei Änderungen im Außenbereich (u. a. Außenbezirke, Bauhöfe), in den Revierzentralen, den Wasserstraßenneubauämtern bzw. Sonderstellen oder an den Bereederungen der WSV-eigenen Schiffe auf das Notwendigste zu beschränken;

7. den Organisationsaufbau bei der GDWS weiter umzusetzen, um u. a. die konzeptionelle Fachaufsicht gegenüber den neuen Ämtern eng mit der Struktur der zuständigen Fachabteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zu verzahnen;
8. zeitnah, spätestens jedoch bis Ende März 2015, ein Rechtsbereinigungsgesetz einzubringen.

Berlin, den 4. November 2014

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Thomas Oppermann und Fraktion

