

**Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung**

**Berlin, den 28.04.2011**

2. Bericht des BMVBS an den  
Deutschen Bundestag  
zur  
Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b> .....	3
I. Veranlassung und Ziele des Berichtes .....	5
1. Veranlassung.....	5
2. Ziele des Modernisierungskonzeptes (26.01.2011).....	6
3. Ziel und Umfang dieses Berichtes .....	6
II. Auswirkungen der Netzstruktur auf die WSV .....	7
1. Neustrukturierung der Wasserstraßen .....	7
2. Auswirkungen auf die Personalstruktur der WSV .....	12
a. Netzbezogene Personalausstattung.....	12
aa. Personal für Investitionen .....	12
bb. Personal für Betrieb und Unterhaltung.....	12
b. Regionale und funktionale Zuständigkeiten.....	13
3. Auswirkungen auf die Aufbauorganisation.....	14
a. Übersicht über die WSV-Organisationseinheiten .....	14
b. Auswirkungen der Netzstruktur auf Außenbereich, Ämter und Direktionen .....	18
aa). Zielstruktur der Außenbezirke.....	18
bb). Zielstruktur der Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ).....	21
cc). Zielstruktur Neubauämter/Wasserstraßenneubauämter .....	22
dd). Zielstruktur Wasser- und Schifffahrtsdirektionen .....	23
III. Vergaben, Umbau von einer Ausführungsverwaltung zu einer Gewährleistungsverwaltung	25
1. Personal- und Aufgabenentwicklung 1993-2010.....	25
2. Umfang der Gewährleistungsverwaltung.....	26
3. Vergabefähige Produkte und Produktgruppen der WSV.....	26
4. Vergabewürdigkeit .....	26
5. Netzbezogene Vergaben.....	27
6. Netzbezogener Eigenerledigungsanteil .....	30
7. Personaleinsparungen.....	30
8. Rahmenverträge mit der privaten Wirtschaft .....	30
9. Zielstruktur: Vergabesteuerung.....	32
IV. Zusammenfassung Zielstruktur.....	32
V. Umsetzung des Modernisierungskonzeptes .....	33
Maßnahmen- und Zeitplan .....	34

## **Zusammenfassung**

### **Beschluss des Haushaltsausschusses**

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat in seiner 45. Sitzung am 09.02.2011 den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) zur Kenntnis genommen und weitere Maßgaben vorgegeben.

### **Modernisierungskonzept des BMVBS**

Das dem Haushaltsausschuss am 26.01.2011 vorgelegte Konzept sieht vor, die verfügbaren Ressourcen (Personal, Sachmittel) auf die Teile der Wasserstraßeninfrastruktur zu konzentrieren, die bereits heute oder absehbar über ein hohes Verkehrsaufkommen verfügen.

Prozesse und Technik sollen weiter standardisiert und gebündelt und Dritte noch stärker als bisher in die Aufgabenerledigung an Wasserstraßen mit geringer Verkehrsbedeutung eingebunden werden.

### **Bericht des BMVBS an den Haushaltsausschuss**

Die neue Zuordnung der Wasserstraßen zu den Netzkategorien wurde vorgenommen und dargestellt. Hieraus ergeben sich Auswirkungen auf die Personal- und Aufbaustruktur der WSV, d.h. der Personalanteil der WSV am Vorrang- und Hauptnetz wird zukünftig höher sein und am Neben-, Rand- und Restnetz deutlich geringer. Das gleiche gilt umgekehrt für den Eigenerledigungsanteil der WSV im Verhältnis zu den Vergaben. Im wesentlichen geht es darum, durch eigenes Personal die Reaktionsgeschwindigkeit bei unvorgesehenen Ereignissen (Anlagenstörungen, Havarien etc.) zu erhöhen und die technische Kernkompetenz für Vergaben zu erhalten.

In der Summe wird die Anzahl der Außenbezirke, Wasser- und Schifffahrtsämter und Neubauämter deutlich reduziert. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen erhalten neue Zuständigkeitsbereiche.

Die regional-konzeptionelle Steuerung der Aufgabenerledigung und die Fachaufsicht durch die WSDen erfolgt zukünftig noch stärker als bisher wasserstraßenbezogen bzw. nutzerbezogen. Eine gänzliche Herauslösung aller oder einzelner WSDen aus ihrer regionalen Zuständigkeit verbietet sich aus den regionalen Besonderheiten des Wasserstraßennetzes und den entsprechenden verkehrlichen, wasserwirtschaftlichen, ökologischen und fiskalischen Besonderheiten bzw. Anforderungen. Ferner werden einzelne Wasser- und Schifffahrtsdirektionen zukünftig zentrale, d.h. bundesweite Zuständigkeiten wahrnehmen.

Die Darstellung dieser möglichen Zielstruktur für die zukünftige Aufbauorganisation der WSV basiert zunächst allein auf den Netzkategorien und dem aktuellen Personalstand.

Für die endgültige Festlegung und die Umsetzung sind vertiefte Untersuchungen zu den netzbezogenen Aufgaben, der Personalausstattung sowie weitere förmliche Beteiligungsverfahren mit den Interessenvertretungen der Beschäftigten erforderlich.

Die vergabefähigen und vergabewürdigen Produkte und Produktgruppen sowie die netzbezogene Vergabequote (Vergabeobergrenzen) werden den Behörden der WSV zukünftig zentral vorgegeben. Die Steuerung der fachlichen Rahmenbedingungen zur Aufgabenerledigung in der geforderten Qualität durch Dritte setzt neben Sachmittelerhöhungen auch eine hohe Fachkompetenz des Personals der WSV bei Vorbereitung und Begleitung der Leistungserbringung durch Dritte voraus.

Fachtechnisch untersetzte und stringente bauaufsichtliche Handlungsstränge sind, wie jüngste Schadensfälle in anderen Bereichen gezeigt haben (Eissporthalle Bad Reichenhall, U-Bahnbau Köln), für den Schutz der Allgemeinheit vor Beeinträchtigungen und Schäden unerlässlich.

Entsprechend der jeweiligen Verkehrsfunktion der Wasserstraße wird die Spanne des Eigen erledigungsanteils der WSV zwischen dem Rest- und dem Vorrangnetz relativ breit sein. Im Rahmen der netzbezogenen Personalbedarfsermittlung sind die jeweiligen Eigen erledigungsanteile an den einzelnen Wasserstraßenabschnitten innerhalb der Netzkategorien zu ermitteln.

Die Umsetzung der organisatorischen und personalwirtschaftlichen Veränderungen erfolgen sozialverträglich.

Mit der Vorbereitung und Umsetzung der Maßnahmen wird umgehend begonnen.

## I. Veranlassung und Ziele des Berichtes

1. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat in seiner 45. Sitzung am 09.02.2011 den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit folgenden Maßgaben zur Kenntnis genommen:
  1. *Grundlage für eine Reform der WSV sollte ein bundesweites, strategisches Gesamtkonzept, basierend auf einer Ziel- und Programmstruktur nebst personalwirtschaftlichem Folgekonzept sein. Dazu gehört auch eine Reform der WSV bei der Aufbau- und Ablauforganisation.*
  2. *Der Haushaltsausschuss sieht die Notwendigkeit, die Struktur des Ämterbereichs mit seinen Außenbezirken auf der Basis konsequenter Aufgabenkritik und Prozessoptimierung neu zu strukturieren.*
  3. *Das BMVBS berichtet dem Deutschen Bundestag bis zum 30.04.2011 zu den sich aus dem Gesamtkonzept ergebenden konkreten Veränderungen der Aufgaben- und Personalstruktur sowie daraus folgend der Aufbauorganisation der WSV. Ergänzend ist über den Umbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung von einer Ausführungsverwaltung zu einer Gewährleistungsverwaltung gemäß dem Beschluss des Haushaltsausschusses vom 27. Oktober 2010 (HHA-Drs.17(8)2319 zu berichten. Die oben genannten Berichte sind mit dem Bundesrechnungshof abzustimmen.*
  4. *Das BMVBS wird aufgefordert, bis zum 30. April 2011 einen Zeit- und Maßnahmenplan vorzulegen, aus dem sich ergibt, bis zu welchem Zeitpunkt die notwendigen Maßnahmen umgesetzt werden sollen.*
  5. *Die mit o.a. Beschluss des Haushaltsausschusses vom 27. Oktober 2010 unter Ziffer 3 gemachten Auflagen sind im Lichte des zum 30. April 2011 vorzulegenden Berichtes neu zu bewerten. Ausnahmen aus zwingend erforderlichen Gründen sind zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit nach Zustimmung des Bundesministeriums der Finanzen im Einzelfall vorab möglich. Dies gilt insbesondere für die Übernahme von Auszubildenden.*

## 2. Ziele des Modernisierungskonzeptes (26.01.2011)

Mit der neuen transportbezogenen Netzstruktur wird das Ziel verfolgt, weitere Güterverkehre auf das Schiff zu verlagern. Dies ist dringend erforderlich, um das in den kommenden 15 Jahren deutlich steigende Transportvolumen in Deutschland ohne weitere Beeinträchtigungen anderer Verkehrsträger und trotz der notwendigen Haushaltskonsolidierung zu bewältigen.

Dabei wird berücksichtigt, dass Wasserstraße und Schifffahrt Verkehrsverlagerungen bzw. die Aufnahme zusätzlicher neuer Verkehre nur dann bewältigen können, wenn bestimmte, transportrelevante Streckenrelationen zeitnah in den erforderlichen Parametern fertig gestellt und der Schifffahrt zur Verfügung gestellt werden können. Eine Fortsetzung der bisherigen Investitionsstrategie, namentlich Investitionen in die Infrastruktur nur nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis zu tätigen würde für bestimmte transportrelevante Streckenrelationen zu Investitionszeiträumen von über 40 Jahren führen. Die Vergangenheit hat zudem gezeigt, dass die alte Strategie nicht zu Transportverlagerungen auf das Schiff geführt hat.

Eine weitere wesentliche Voraussetzung für Güterverlagerungen auf das Schiff ist die Verlässlichkeit bei der Terminplanung. Diese wird u.a. durch den Betrieb und die Unterhaltung der Infrastruktur (z.B. Schleusenbetrieb, Reduzierung von planbaren Sperrzeiten, Beseitigung von Havariefolgen) gewährleistet.

Das Konzept sieht deshalb vor.

- die verfügbaren Ressourcen (Personal, Sachmittel) auf die Teile der Wasserstraßeninfrastruktur zu konzentrieren, die bereits heute oder künftig absehbar über ein hohes Verkehrsaufkommen verfügen,
- Prozesse und Technik weiter zu standardisieren und zu bündeln,
- Dritte noch stärker als bisher in die Aufgabenerledigung insbesondere an Wasserstraßen mit geringer Verkehrsbedeutung einzubinden

## 3. Ziel und Umfang dieses Berichtes

Die Umsetzung der Netzstruktur auf die Aufgaben- und Personalstruktur sowie die äußere Aufbauorganisation der WSV dient dem Ziel, die Fachkompetenz der WSV als Ordnungsverwaltung und kompetenter Dienstleister für Schifffahrt, Gewerbe und Dritte trotz weiterer Stelleneinsparungen und des Fachkräftemangels auf dem Arbeitsplatz dauerhaft zu sichern. Die Umsetzung der Netzstruktur dient ferner dazu, die ökologische und wasserwirtschaftliche Kompetenz der WSV bei Ausbau, Betrieb und Unterhaltung zu stärken.

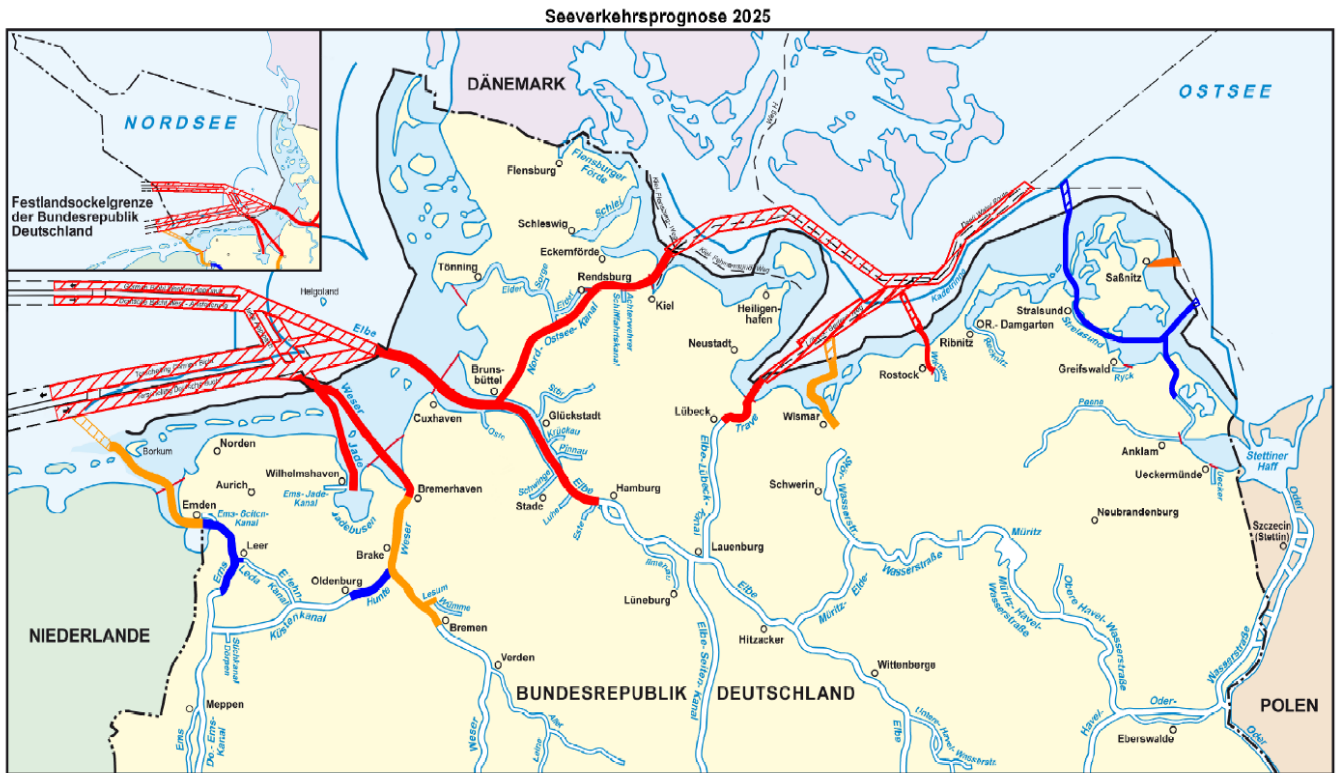
Der Bericht enthält eine Ziel- und Programmstruktur für die Neuausrichtung der Aufgabenerledigung durch die WSV, eine Beschreibung der organisatorischen Veränderungen im Bereich der Organisationseinheiten, Aussagen zur Struktur zukünftiger Vergaben sowie einen Umsetzungsplan.

## II. Auswirkungen der Netzstruktur auf die WSV

### 1. Neustrukturierung der Wasserstraßen

Netzkriterien werden definiert aus dem Umfang der Nutzung einer Wasserstraße gemessen an der jährlichen Transportleistung in Tonnage. Dabei wird vom Jahr 2009 und der Prognose der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025 ausgegangen. Aufgrund dessen ergibt sich die nachfolgend dargestellte Zuordnung der Wasserstraßen:

## Netzkarte Seewasser- und Seeschiffahrtsstraßen



Gekennzeichnet sind: - ausgebaute Fahrrinnen  
- Anfahrten zu Häfen gem. Seeverkehrsprognose 2025

**Vorrangwasserstraßen**  
Seeschiffahrtsstraßen mit einem  
Gütertransport > 50 Mio.t/J

**Sonstige Wasserstraßen**  
Sonstige Wasserstraßen

**Hauptwasserstraßen**  
Seeschiffahrtsstraßen mit einem  
Gütertransport > 5 Mio.t/J

der Daseinsvorsorge dienende sonstige  
Seeschiffahrtsstraßen in den Watten  
und Bodden sind nicht dargestellt

**Seewasserwege mit  
maritimer Verkehrssicherung**  
Gütertransport > 50 Mio.t/J

Seewärtiger Geltungsbereich der  
SeeSchStr.- Ordnung

Seeschiffahrtsstraßen

Binnenschiffahrtsstraße

Seewärtige Begrenzung  
der Binnenwasserstraße

# Prognose Gütertransport

Verkehrsprognose 2025  
und weitere  
Spezialprognosen

## Seewärtige Zufahrten



## Binnenwasserstraßen

Vorrangnetz  
Gütertransport  $\geq 10$  Mio. t



Hauptnetz  
Gütertransport  $\geq 5$  Mio. t



Ergänzungsnetz  
Gütertransport  $\geq 3$  Mio. t



Nebennetz  
Gütertransport  $\geq 1$  Mio. t



Randnetz  
Gütertransport  $\geq 0,1$  Mio. t



Wassertourismusnetz



Restwasserstraßen



Aus der vorstehenden Netzstruktur ergibt sich für die Aufgabenerledigung der WSV zukünftig folgende Erledigungstiefe:

Übersicht: Auswirkungen der Netzstruktur auf Ausbau, Unterhaltung und Betrieb

<b>Netzkategorie</b>	<b>Ausbau</b>	<b>Optimierungen</b>	<b>verkehrsbezogene Unterhaltung</b>	<b>verkehrsbezogener Betrieb</b>
Vorrangwasserstraßen /-netz	++		++	++
Hauptwasserstraßen/ -netz	o	++	++	++
sonstige Seewasserstraßen/ Ergänzungsnetz	o	+	+	+
Nebennetz	o	o	+	+
Randnetz	oo	oo	o	o
Restwasserstraßen	oo	oo	oo	oo

Erläuterungen: ++ hohe Intensität + gleiche Intensität wie heute o geringere Intensität  
oo Aufgaben werden nicht mehr wahrgenommen

Begriffsdefinitionen

Ausbau (Vorrangnetz ) im Sinne des Konzeptes beinhaltet Baumaßnahmen an Bundeswasserstraßen und wasserbaulichen Anlagen, die mit erheblichen Eingriffen verbunden sind und die Befahrbarkeit mit wesentlich größeren Fahrzeugen als bisher ermöglichen (z.B. Neubau einer Schleuse für größere Fahrzeuge, durchgehende Verbreiterung und Vertiefung einer Wasserstraße).

Optimierung (Haupt- und Ergänzungsnetz) im Sinne des Konzeptes umfasst alle Maßnahmen, die die Verhältnisse für die Schifffahrt verbessern (z.B. Brückenanhebungen, Anpassung von Kurvenradien, Sohlbaggerungen, Errichtung von wasserbaulichen Anlagen zur Verbesserung der nautischen Verhältnisse).

Zur Unterhaltung (aller Wasserstraßen) im Sinne des Konzeptes zählen alle vorübergehenden und dauerhaften Maßnahmen, die der Bestandserhaltung der Wasserstraße bzw. dem Erhalt der

nautischen Verhältnisse dienen. Hierzu gehören auch Ersatzinvestitionen sowie bauliche Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Befahrbarkeit oder zur Erleichterung der Unterhaltung (Rationalisierungsinvestitionen). Unterhaltungsmaßnahmen (z.B. Überwachung, Inspektion und Prüfen von Bauwerken, Sanierungen, Freihaltung der Fahrrinne, Peilungen und Vermessungen, Prüfung, Pflege, Reparatur von Sohle, Deckwerken und Anlagen, Funktionserhalt von Schiff-fahrtszeichen, Funk und Radaranlagen einschließlich der jeweils hierzu erforderlichen baulichen Anlagen, Fahrzeuge und Geräte) sind grundsätzlich an allen Wasserstraßen, unabhängig von der Kategorie notwendig. Reduziert wird die Unterhaltung nur an den Neben-, Rand- und Restwasserstraßen, wobei auch an Neben- und Randwasserstraßen der Bestand erhalten wird. An den Restwasserstraßen wird sich die Unterhaltung allerdings auf eine reine Eigentümerverwaltung im Sinne der Beachtung der Verkehrssicherungspflichten konzentrieren.

Zum Betrieb (alle Wasserstraßen außer Restnetz) im Sinne des Konzeptes gehören alle Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs auf den Wasserstraßen (z.B. Anlagenbetrieb, Ordnung des Verkehrs einschl. der Strom- und Schifffahrtspolizei, Verkehrsmanagement, Datenerfassungen, -aufbereitung und -weitergabe). Der Betrieb im Vorrang-, Haupt- und Ergänzungsnetz soll konzeptgemäß intensiviert werden.

Ausbaumaßnahmen, die unabhängig von der Netzstruktur begonnen wurden, werden fortgesetzt und qualifiziert beendet, d.h. die Parameter für die Bemessungsschiffe werden hergestellt, ggf. unter geringen Beeinträchtigungen z.B. bei den Begegnungsmöglichkeiten. Hierbei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Neubau der Schleuse Dörverden (Mittelweser)
- Ersatzneubau der Schleuse Minden (Verbindung Mittellandkanal/Mittelweser)
- Projekt 17 VDE (von der Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt bis zum Berliner Westhafen)
- Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow
- Fahrrinnenvertiefung des Obermains.

## 2. Auswirkungen auf die Personalstruktur der WSV

### a. Netzbezogene Personalausstattung

#### aa. Personal für Investitionen

Die Konzentration von Wasserstraßenausbau und Optimierungen im Vorrang-, Haupt- und Ergänzungsnetz führen zu einer entsprechenden örtlichen Konzentration des Investitionspersonals der WSV, die zur Zeit - unabhängig von der Netzstruktur auf sieben Organisationseinheiten verteilt sind. Ersatz- und Rationalisierungsinvestitionen als Teil der Wasserstraßenunterhaltung werden zukünftig vom Neubaupersonal wahrgenommen. Noch bestehende Neubausachbereiche der Unterhaltungsämter werden aufgelöst. Die Aufgaben werden den Organisationseinheiten mit Neubaaufgaben und Neubaupersonal übertragen.

Neben regionalen Aufgaben nimmt das Neubaupersonal zukünftig auch funktionale, d.h. WSV- weite Aufgaben für bestimmte Bauwerke oder Bauwerksteile zentralisiert wahr (z.B. Schleusen, Wehre, Brücken).

Bei der Personalbemessung liegt der Schwerpunkt auf der Erstellung von Standardisierungskonzepten und der qualifizierten Betreuung von Vergaben an Dritte. Als Ausfluss des bereits dargestellten Fachkräftemangels auf dem Arbeitsmarkt wird der sowieso schon sehr hohe Vergabeanteil im Investitionsbereich (z.T. 80 %) weiter gesteigert.

#### bb. Personal für Betrieb und Unterhaltung

Die Intensivierung von Betrieb und Unterhaltung an Wasserstraßen mit großer Verkehrsbedeutung wird dort zukünftig eine höhere Personalausstattung erfordern, die zulasten von Wasserstraßen mit geringerer Verkehrsbedeutung erfolgen soll. Maßgebende Kriterien für die Intensivierung der Unterhaltung im Vorrang-, Haupt- und Ergänzungsnetz sind

- die Qualität der Aufgabenerledigung insbesondere bei Aufgaben, deren Durchführung mit Beeinträchtigungen der Schifffahrt einhergehen (z.B. Bauwerksprüfungen und -inspektionen, Anlageninstandsetzungen etc.) und
- die Reaktionsgeschwindigkeit bei unvorhersehbaren Ereignissen (z.B. Havarien, Funktionsstörungen bei Anlagen).

Reaktionsfähigkeit und Kompetenzerhalt bedingen an Wasserstraßen mit hoher Verkehrsbedeutung einen hohen Eigenerledigungsanteil.

Im Neben- und Randnetz werden die verkehrsbezogenen Aufgaben zukünftig nur noch bedarfsgerecht erledigt. Dies bedeutet, dass dort zukünftig nur noch das Mindestpersonal für die Aufgabenerledigung vorgehalten wird. Vergabemöglichkeiten sollen weitestgehend ausgeschöpft werden. Bei der Reaktion auf unvorhergesehene Ereignisse werden deutlich längere Rüstzeiten in Kauf genommen. Die Personalbemessung wird an diesen Wasserstraßen den hohen Vergabeanteil und den geringen Umfang der Eigenerledigung berücksichtigen.

Der Wegfall der Verkehrsfunktion bei den Restwasserstraßen führt zumindest langfristig zur Einstellung des Wasserstraßenbetriebs und der verkehrlichen Unterhaltung (z.B. Vorhaltung bestimmter Wassertiefen etc.) durch die WSV. Unabhängig davon, ob weiterhin eine verkehrliche Nutzung dieser Wasserstraßen erfolgt, wird die WSV diese Aufgaben zukünftig nicht mehr selbst wahrnehmen. Im Rahmen der Umsetzung des Untersuchungsauftrages zum Wassertourismus in Deutschland ist die Einbeziehung Dritter in die „verkehrliche“ Unterhaltung und den Betrieb bzw. die Vergabe an Dritte vorgesehen. Im Falle von Renaturierungen werden auch Möglichkeiten zur Einbindung von Umwelt- und Naturschutzverbänden und entsprechender regionaler Behörden genutzt. Dies gilt auch für die Eigentümerunterhaltung, sofern die Wasserstraße im Eigentum des Bundes verbleiben sollte. Die Personalbedarfsbemessung wird dies entsprechend berücksichtigen.

#### b. Regionale und funktionale Zuständigkeiten

Die dargestellten netzbezogenen Veränderungen der Aufgabenerledigung führen zu Anpassungen der Personalstruktur, da zukünftig neben regionalen Aufgaben auch zentrale WSV-weite Aufgaben in einzelnen Organisationseinheiten der WSV wahrgenommen werden. Die Konzentration von Ausbau und Optimierung auf einen Teil des Wasserstraßennetzes führt zunächst dazu, dass das vorhandene Investitionspersonal der WSV zukünftig neben den regionalen Aufgaben an einzelnen Wasserstraßen auch zentrale Aufgaben WSV-weit wahrnehmen wird (z.B. für bestimmte Anlagen oder Baugruppen wie Schleusen, Wehre, Brücken). Hierdurch soll u.a. die Einführung von Standards im Investitionsbereich zur Kosteneinsparung erleichtert werden. Das gleiche gilt für bestimmte Querschnittsaufgaben, die bei Betrieb und Unterhaltung WSV-weit anfallen (z.B. Planung und Beschaffung von Wasserfahrzeugen, Fach-IT, Verkehrstechnik).

Auch die Personalstruktur der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen wird deshalb neben der regionalen Zuständigkeit (Fachaufsicht, fachliche Konzepte) auch überregionale Aufgaben berücksichtigen.

### 3. Auswirkungen auf die Aufbauorganisation

#### a. Übersicht über die WSV-Organisationseinheiten

Die nachstehende Darstellung enthält eine Übersicht über die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSDen), die Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ), Außenbezirke (ABz'e) und Bauhöfe (BHf'e) sowie die Neubauämter (WNÄ/NBÄ/ANH) der WSV.

**Gesamtübersicht WSV (ohne wissenschaftliche Anstalten, Fach- und Sonderstellen)**

WSD	WSA	ABz	WNA
Nord	Lübeck	Kiel	
		Lübeck	
		Wismar	
	Tönning	Amrum	
		Tönning	
		Helgoland	
	Brunsbüttel	Brunsbüttel	
		Hochdonn	
	Kiel-Holtenau	Rendsburg	
		Holtenau	
Stralsund	Stralsund		
Hamburg	Wedel		
	Stade		
	Glückstadt		
Cuxhaven	Cuxhaven		
Nordwest	Bremen	Habenhausen	
		Farge	
		Oldenburg	
	Bremerhaven	Blexen	
	Wilhelmshaven	Wilhelmshaven	
	Emden	Leer	
Emden			
Borkum			
Mitte	Hann.-Münden	Edertal	Mittellandkanal Hannover
		Rotenburg	
		Hann.-Münden	
		Höxter	
	Verden	Windheim	
		Nienburg	
		Verden	
		Oldau	
	Minden	Bramsche	Mittellandkanal Helmstedt
		Bad Essen	
		Minden	
	Braunschweig	Lohnde	
		Sehnde	
Thune			
Uelzen	Vorsfelde		
	Wittingen		
	Uelzen		
	Haldensleben		

WSD	WSA	ABz	WNA
West	Köln	Niederkassel	Datteln
		Köln	
		Neuss	
	Duisburg-Rhein	Duisburg	
		Wesel	
		Emmerich	
	Duisburg-Meiderich	Meiderich	
		Herne	
		Friedrichsfeld	
		Dorsten	
		Datteln	
	Rheine	Hamm	
		Lüdinghausen	
		Münster	
		Altenrheine	
	Meppen	Rheine	
Meppen			
Lathen			
		Edewecht	
Südwest	Freiburg	Breisach	
		Kehl	
		Iffezheim	
	Mannheim	Karlsruhe	
		Speyer	
		Worms	
		Oppenheim	
	Bingen	Schierstein	
		St. Goar	
		Koblenz	
		Brohl	
	Heidelberg	Heidelberg	Amt für Neckarusbau Heidelberg
		Eberbach	
		Bad Friedrichshall	
	Stuttgart	Lauffen	
		Marbach	
		Stuttgart	
	Koblenz	Wetzlar	
		Diez	
		Brodembach	
		Cochem	
		Bullay	
	Trier	Berncastel	
		Detzem	
Wincheringen			
Saarbrücken	Saarburg		
	Dillingen		
	Saarbrücken		

WSD	WSA	ABz	WNA
Süd	Aschaffenburg	Frankfurt	Aschaffenburg
		Hanau	
		Erlenbach	
		Hasloch	
	Schweinfurt	Gemünden	
		Marktbreit	
		Volkach	
		Haßfurt	
	Nürnberg	Neuses	
		Nürnberg	
		Hilpoltstein	
		Riedenburg	
	Regensburg	Passau	
		Deggendorf	
		Straubing	
		Regensburg	
Ost	Dresden	Dresden	Berlin
		Mühlberg	
		Torgau	
		Wittenberg	
	Magdeburg	Niegripp	
		Tangermünde	
		Wittenberge	
		Bernburg	
		Merseburg	
	Lauenburg	Mölln	
		Herrenhof	
		Geesthacht	
		Grabow	
		Parchim	
		Waren	
	Brandenburg	Postdam	Magdeburg
		Brandenburg	
		Rathenow	
		Genthin	
	Berlin	Spandau	
		Neukölln	
		Erkner	
		Kummersdorf	
		Fürstenwalde	
Eberswalde	Oranienburg		
	Finowfurt		
	Zehdenick		
	Canow		
	Frankfurt		
	Hohensaaten		
Schwedt			

b. Auswirkungen der Netzstruktur auf Außenbereich, Ämter und Direktionen

Die nachfolgenden Darstellung einer möglichen Zielstruktur für die zukünftige Aufbauorganisation der WSV basiert allein auf den Netzkategorien und dem aktuellen Personalbestand.

Für die Umsetzung sind vertiefte Untersuchungen zu den Aufgaben, der Personalausstattung sowie förmliche Beteiligungsverfahren mit den Interessenvertretungen der Beschäftigten (z.B. § 78 Abs. 1 BPersVG) erforderlich.

aa). Zielstruktur der Außenbezirke

Die in den Zeilen unterhalb der WSÄ genannten Außenbezirke sollen jeweils zu einer Organisationseinheit zusammengefasst werden.

<b>Außenbezirke</b>
<b>WSD Nord</b>
<i>WSA Lübeck</i>
Lübeck und Wismar
<i>WSA Tönning</i>
Tönning, Amrum und Helgoland
<i>WSÄ Hamburg und Cuxhaven</i>
Wedel und Stade
Glückstadt und Cuxhaven
<b>WSD Nordwest</b>
<i>WSA Emden</i>
Emden und Borkum
<b>WSD Mitte</b>
<i>WSÄ Hann.Münden, Verden, Minden und Bremen (tlw.)</i>
Edertal, Hann.Münden und Höxter
Rotenburg und Oldau
Verden und Habenhausen

<b>Außenbezirke</b>
<b>WSD Südwest</b>
<i>WSA Koblenz</i>
Wetzlar und Diez
<i>WSÄ Trier und Saarbrücken</i>
Dillingen und Saarbrücken
<i>WSA Mannheim</i>
Worms und Oppenheim
<b>WSD Süd</b>
<i>WSA Regensburg</i>
Deggendorf und Straubing
<b>WSD Ost</b>
<i>WSÄ Magdeburg, Dresden und Lauenburg</i>
Dresden und Torgau
Mühlberg und Herrenhof
Tangermünde und Wittenberge
Bernburg und Merseburg
Geesthacht und Mölln
Grabow, Parchim und Waren

<b>Außenbezirke</b>
<i>WSA Brandenburg</i>
Potsdam und Brandenburg
Rathenow und Genthin
<i>WSA Berlin</i>
Spandau und Oranienburg
Kummersdorf und Neukölln
Fürstenwalde und Erkner
<i>WSA Eberswalde</i>
Canow und Zehdenick
Frankfurt/O., Hohensaaten und Schwedt

Die Integration der Bauhöfe in die Außenbezirke wird gesondert überprüft und bewertet.

bb). Zielstruktur der Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ)

Die in den Zeilen unterhalb der WSDen genannten WSÄ sollen jeweils zu einer Organisationseinheit zusammengefasst werden.

**WSÄ**

**WSD Mitte**

Hann.Münden, Verden, Minden

**WSD Südwest**

Trier und Saarbrücken

Heidelberg und Stuttgart

**WSD Ost**

Magdeburg, Dresden und Lauenburg

**WSD Nord**

Brunsbüttel und Kiel-Holtenau (Vorrangnetz)

Hamburg und Cuxhaven (Vorrangnetz)

**WSD West**

Köln und Duisburg-Rhein (Vorrangnetz)

cc). Zielstruktur Neubauämter/Wasserstraßenneubauämter

Die Konzentration des Wasserstraßenausbaus und der Optimierungen auf die Wasserstraßen im Vorrang-, Haupt- und Ergänzungsnetz, die Durchführung bereits laufender Baumaßnahmen im gesamten Netz, Ersatz- und Rationalisierungsinvestitionen sowie funktionale Zuständigkeiten ermöglichen eine Zusammenlegung der vorhandenen sieben Ämter zu vier Investitionsbündelungsstellen, die neben regionalen Aufgaben künftig auch zentrale Aufgaben WSV- weit wahrnehmen sollen. Hierfür sind entsprechende Detailuntersuchungen erforderlich.

**Investitionsbündelungsstelle**

**Dienststellen**

Mitte

WNA Mittellandkanal Hannover und Helmstedt

West

WNA Datteln

Süd

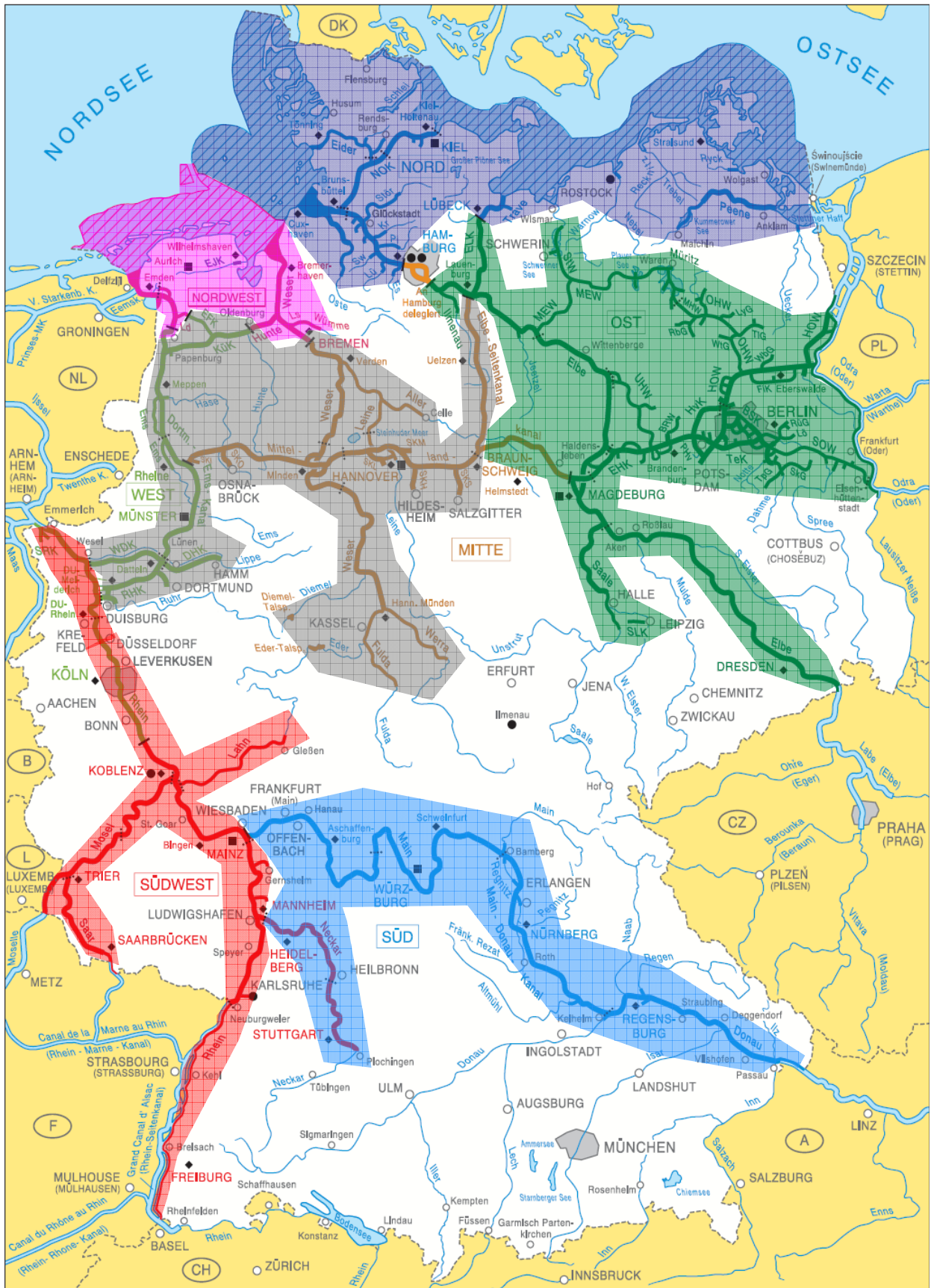
Amt für Neckarausbau Heidelberg und

WNA Aschaffenburg

Ost

WNA Berlin und Magdeburg

dd). Zielstruktur Wasser- und Schifffahrtsrichtungen



Die regionale Steuerung der Aufgabenerledigung durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen erfolgt zukünftig noch stärker als bisher wasserstraßenbezogen bzw. nutzerbezogen. Neben dem Regionalbezug werden dabei die Verkehrsfunktion (Schifffahrt, Häfen, Gewerbe, Wassersportler, Wasserkraftnutzer, Erholungssuchende) und die Charakteristik der Infrastruktur (z.B. frei fließender Fluss, staugeregelter Fluss, Kanal, Seeschifffahrtsstraßen) sowie die unterschiedlichen ökologischen und wasserwirtschaftlichen Verhältnisse (Hochwasserschutz, ökologische Durchgängigkeit, Natur- und Umweltschutz) noch stärker als bisher berücksichtigt, ohne den räumlichen Zuständigkeitsbereich zu überspannen. Die Zuständigkeitsbereiche der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen werden vollständig neu geordnet und die Wasser- und Schifffahrtsämter den dann zuständigen WSDen zugeordnet.

Wie bisher auch, obliegt den WSDen die regional-konzeptionelle Steuerung der Aufgabenerledigung und die Fachaufsicht über die Wasser- und Schifffahrtsämter in ihrem Zuständigkeitsbereich. Eine gänzliche Herauslösung aller oder einzelner Wasser- und Schifffahrtsdirektionen aus ihrer regionalen Zuständigkeit verbietet sich aus den dargestellten regionalen Besonderheiten des Wasserstraßennetzes und den entsprechenden verkehrlichen, wasserwirtschaftlichen, ökologischen und fiskalischen Besonderheiten bzw. Anforderungen. Die theoretische Möglichkeit, die konzeptionellen und operativen Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen aus dem regionalen Kontext herauszulösen, würde ein Abstraktionsniveau erfordern, das eine zielgerichtete Steuerung der lokalen Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsämter langfristig unmöglich machen würde.

Dieses Argument steht letztlich auch der Einrichtung eines einzigen Zentralamtes anstelle der bestehenden Direktionen und Ämter (Zentralamt mit Außenstellen) entgegen. Die Einrichtung eines Zentralamtes wäre nur für bestimmte bundesweite Aufgaben sinnvoll, die regionale Steuerungskompetenz könnte dort aber letztlich nicht abgebildet werden. In der Konsequenz bedeutet dies, dass neben den operativ handelnden lokalen Außenstellen (WSÄ und Neubauämter) regionale Außenstellen des Zentralamtes eingerichtet werden müssten. Die allein hierdurch entstehenden zusätzlichen Schnittstellen (lokal-operativ, regional-konzeptionell, überregional-konzeptionell, Fachaufsicht) wären letztlich nicht beherrschbar und würden darüber hinaus weitere Personalressourcen binden. Dies gilt erst recht für eine Bündelung aller konzeptionellen und fachaufsichtlichen Kompetenzen an einer zentralen Stelle.

Bei der Neustrukturierung der Außenbezirke, der Wasser- und Schifffahrts- und Neubauämter sowie der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen soll der regional-funktionale Bezug durch die Neufestlegung der Zuständigkeitsgrenzen verstärkt werden. Der unmittelbare räumliche Bezug

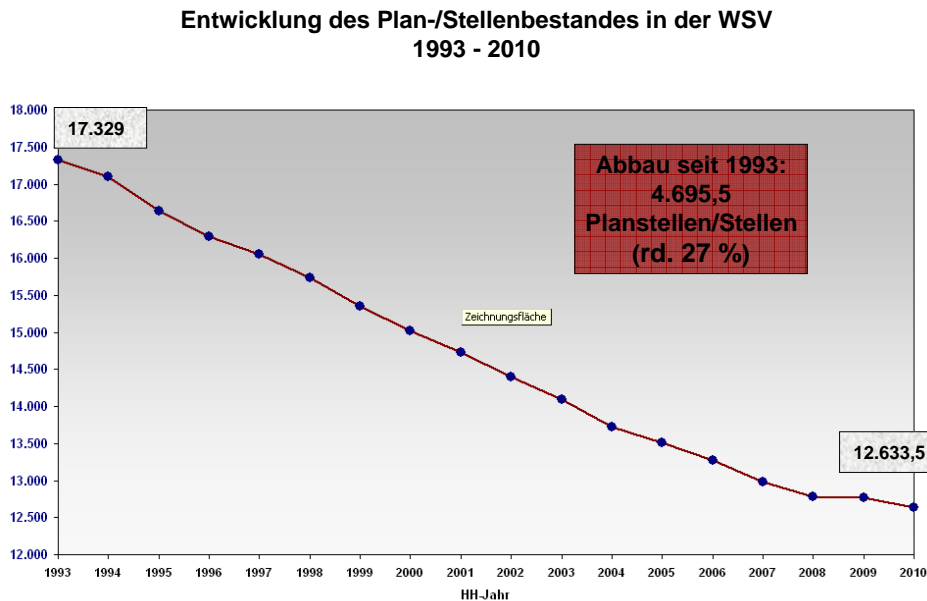
zum jeweiligen Streckenabschnitt bleibt bei den Außenbezirken erhalten. Die Wasser- und Schifffahrtsämter erhalten zukünftig größere zusammenhängende Streckenabschnitte mit vergleichbarer Charakteristik. Hierdurch soll die fachliche Steuerung der Außenbereiche optimiert werden.

Der qualitative und quantitative Personalbedarf (Sollausstattung) aller Organisationseinheiten muss unter Berücksichtigung der neuen netzbezogenen Anforderungen insgesamt neu bemessen werden (Sollkonzeption).

### III. Vergaben, Umbau von einer Ausführungsverwaltung zu einer Gewährleistungsverwaltung

#### 1. Personal- und Aufgabenentwicklung 1993-2010

Die Wasser –und Schifffahrtsverwaltung hat seit 1993 4.695,5 Stellen und Planstellen abgebaut:



Im gleichen Zeitraum hat sie aufgrund nationaler und internationaler Regelungen u.a. folgende Aufgaben mit zusätzlicher Personalbindung übernommen:

- Umsetzung des ISPS-Codes (Schutz der Seeschifffahrt, Häfen und kritischen Infrastrukturen vor terroristischen Anschlägen),
- Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie,

- Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (z.B. ökologische Durchgängigkeit an Stauanlagen),
- Umsetzung des europäischen Vergaberechts (Umfangreiche Nachprüfungs- und Beschwerdeverfahren)
- Aufgrund der seit langem andauernden haushalterischen Unterdeckung des Finanzbedarfs binden Alter und baulicher Zustand der Anlagen im gesamten Netz zunehmend Personalressourcen der WSV. Die Wartung und Pflege der Anlagen erfordert z.T. dauerhafte Überwachungen durch erfahrenes Fachpersonal.

## 2. Umfang der Gewährleistungsverwaltung

Die WSV ist aktuell weder eine reine Gewährleistungs- noch eine Ausführungsverwaltung. Aufgrund ihrer umfassenden Zuständigkeit für die Wasserstraßeninfrastruktur und die Ordnung des Schiffsverkehrs ist sie eine Mischverwaltung. Vergaben erfolgen in der WSV im Bereich der Ausbauplanung, der Bauabwicklung und der IT- Entwicklung. Ferner vergibt die WSV u.a. Aufgaben im Rahmen der Maritimen Notfallvorsorge (Notschlepper, Hubschraubertransporte etc.) und bei Betrieb und Unterhaltung. Die Rolle der Gewährleistungsverantwortung soll zulasten der Ausführungsverantwortung maßvoll gestärkt werden. Dazu muss jeder Einzelfall hinsichtlich der Vergabefähigkeit und der Vergabewürdigkeit geprüft werden.

## 3. Vergabefähige Produkte und Produktgruppen der WSV

Als vergabefähig werden die Aufgaben, Aufgaben- und Produktgruppen der WSV erfasst, die von Dritten erledigt werden können, wenn es hierfür einen Markt gibt. Diese Festlegung erfolgt zunächst unabhängig von der Frage, ob die Vergabe fachlich sinnvoll oder wirtschaftlicher ist als die Erledigung mit eigenem Personal.

## 4. Vergabewürdigkeit

Als vergabewürdig werden Aufgaben, bzw. Aufgaben- und Produktgruppen erfasst, bei denen Vergabe entweder kostengünstiger als die Eigenerledigung ist oder eigenes Personal nicht zur Verfügung steht. Der Erhalt der Kernkompetenz für Vergaben sowie die Reaktionszeiten auf unvorhergesehene Ereignisse bestimmen den Umfang von Vergaben im Rahmen der Vergabewürdigkeit.

Schäden an wasserbaulichen Anlagen sind mit gravierenden Risiken für Leib und Leben verbunden. Bei nahezu allen Bauwerken im Wasserbau können Bau- und Wartungsfehler zu Szenarien mit Todesfällen führen, wie z.B. der Bruch von Kanaldämmen oder das Funktionsversagen von Wehren. Sie führen in der Regel auch zu erheblichen Sachschäden verbunden mit zivilrechtlichen Ersatzpflichten.

Jüngste Schadensfälle wie der Einsturz der Eissporthalle in Bad Reichenhall sowie des Stadtarchivs in Köln zeigen, dass fachtechnisch unteretzte und stringente bauaufsichtliche Handlungsstränge unerlässlich sind für den Schutz der Allgemeinheit vor Beeinträchtigungen und Schäden.

## 5. Netzbezogene Vergaben

Das „Kernaufgabengutachten“ definiert Produktbereiche, Produktgruppen und Produkte der WSV. Alle 120 Produkte sind entweder der Gewährleistungs- oder der Durchführungsverantwortung zugeordnet. Produkte mit einer Durchführungsverantwortung müssen auch künftig vollständig durch eigenes Personal erbracht werden.

Nach dem bestehenden Produktkatalog sind die nachstehend aufgeführten 39 WSV-Produkte mit Gewährleistungsverantwortung ermittelt, für die bereits ein Markt besteht und die damit vergabefähig sind.

### **lfd. Nr.    Produkt**

- 1    Überwachung von prüfungspflichtigen Arbeitsmitteln und Anlagen einschl. Landfahrzeuge
- 2    Planmäßige Instandsetzung der Gewässersohle
- 3    Planmäßige Instandsetzung von Anlagen und Schifffahrtszeichen
- 4    Planmäßige Instandsetzung von Kanal- und Uferstrecken
- 5    Planmäßige und fallweise Instandsetzung von Wasserfahrzeugen
- 6    Betrieb und Bereitstellung eines Baggers
- 7    Betrieb und Bereitstellung eines Motorbootes u. –schiffes
- 8    Betrieb und Bereitstellung eines Schleppers
- 9    Betrieb und Bereitstellung eines Taucherschiffes
- 10    Betrieb und Bereitstellung eines Ufereinbaugerätes
- 11    Betrieb und Bereitstellung von unbemannten Wasserfahrzeugen
- 12    Erstellen der Planunterlagen zur Planfeststellung
- 13    Bauwerksinspektionsmessungen

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Produkt</b>
14	Nutzungsverträge
15	Überwachung der Nutzungsverträge
16	Verwalten der Liegenschaften (ohne Nutzungsverträge)
17	Beschaffungsangelegenheiten und Beschaffungen (ohne IT)
18	Berechnung Beihilfen, RK, TG, Vorschüssen, Billigkeitszuwendungen, Umzugskosten, Lehrvergütungen
19	Personalverwaltung einschl. Eingruppierung und besoldungsrelevanter Dienstpostenbemessung
20	IT-Infrastruktur und Systemverwaltung einschließlich Unterstützung der Anwender
21	Herstellen und Fortführen von WSV-Karten
22	Fahrbereitschaft
23	Hausverwaltung
24	Schreibdienst, Schriftguterstellung
25	Untersuchung und Zulassung von Binnenfahrzeugen einschl. Besetzung incl. Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen
26	Pflege der Controlling-Systeme
27	Berechnung zur Besoldung, Vergütung, Löhnen einschl. Leistungszulagen, -prämien, Kindergeld
28	Inkassos für Lotsgeld und Lotsabgaben
29	Durchführung von Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen
30	Fachliche Betreuung von IT-Verfahren (Verfahrensbetreuung)
31	Festlegen und Prüfen von Pegeln in ihrer Höhenlage
32	Beschaffung von Hard- und Software
33	IT-Koordination
34	Liegenschaftsvermessungen
35	Datenerfassung gewässerkundlicher und morphologischer Daten (außer Pegelaufzeichnungen)
36	Druckerei, Vervielfältigungen
37	Vorhalten des geometrischen Grundlagentetzes der Bundeswasserstraßen
38	Außergerichtliche und gerichtliche Durchsetzung und Abwehr von zivilrechtlichen Ansprüchen
39	Vorhalten des Baubestandswerks

12 weitere Produkte könnten erst nach Bildung eines Marktes von Dritten ausgeführt werden. Die Bildung eines Marktes setzt allerdings zwingend mehrere Anbieter für gleiche oder gleichartige Leistungen voraus. Die Erfahrungen mit der Nassbaggerei im Küstenbereich belegen, dass ein Nachfragemonopol im Regelfall zumindest mittelfristig ein Anbietermonopol ausbildet,

welches dann zu enormen Kostensteigerungen führt.

Das größte Vergabepotenzial haben die aus dem Produktbereich „Bereitstellung der Verkehrswege“ gekennzeichneten sechs wesentlichen Produkte der WSV:

- Planmäßige Instandsetzung des Gewässerbettes
- Planmäßige Instandsetzung von Anlagen und Schifffahrtszeichen
- Planmäßige Instandsetzung von Kanal- und Uferstrecken
- Betrieb von Anlagen (ohne Schleusen)
- Betrieb von Schleusen und Durchführung von Schleusungen
- Betrieb von schwimmenden Schifffahrtszeichen.

Vergaben in den vorgenannten Produktgruppen erfordern jedoch nicht nur zwingend eine entsprechende Sachmittelausstattung, sondern setzen auch eine hohe eigene Kompetenz in der Vorbereitung und Begleitung der Leistungserbringung durch Dritte voraus.

Die Steuerung der fachlichen Rahmenbedingungen zur Aufgabenerledigung in der geforderten Qualität durch Dritte kann nur erfolgen, wenn die notwendige Fachkompetenz für

- die Wahrnehmung der ordnungsrechtlichen Verantwortung,
  - den Erhalt von Entscheidungskompetenzen,
  - die Sicherung der Rückholbarkeit von Aufgaben (sofern erforderlich),
  - die Fähigkeit zur schnellen Fehlerfindung bei Störungen,
  - die Fähigkeit Planungen, Ausschreibungen und Bauüberwachungen durchzuführen
- in der WSV erhalten bleibt (**Erhalt der Kernkompetenz**).

## 6. Netzbezogener Eigenerledigungsanteil

Entsprechend der jeweiligen Verkehrsfunktion der Wasserstraßen wird der Eigenerledigungsanteil der WSV an den vorgenannten Aufgaben neu definiert. Die Spanne der Eigenerledigung wird zwischen dem Rest- und dem Vorrangnetz relativ breit sein. Dabei wird es noch Differenzen zwischen den einzelnen Aufgabenbereichen und der konkreten morphologischen bzw. nautischen Situation geben. Insbesondere die zur Aufrechterhaltung des Verkehrsweges erforderlichen Aufgaben in den Bereichen Havarieabwicklung, Gefahrenabwehr und unplanmäßige Instandsetzung von Anlagen werden netzbezogen hinsichtlich ihrer zeitkritischen Erledigung neu bewertet.

Im Rahmen der netzbezogenen Personalbedarfsermittlung sind die jeweiligen Eigenerledigungsanteile an den einzelnen Wasserstraßenabschnitten innerhalb der Netzkategorien zu ermitteln. Durch die Stelleneinsparungen der vergangenen Jahre, die nicht organisatorisch gesteuert werden konnten, stehen vorhandene Personalressourcen nicht ausreichend in den Netzkategorien Vorrang-, Haupt- und Ergänzungsnetz zur Verfügung. Dies bedeutet, dass eine Veränderung der Personalstruktur eine zusätzliche Voraussetzung für die Umsetzung dieses Konzeptes ist. Nicht nur Investitions- und Sachmittel, sondern auch Personalressourcen und frei werdende Stellen in Neben-, Randnetz und sonstigen Restwasserstraßen sollen zu den aufgabenintensiven Netzen verlagert werden. Zusätzlich ist eine deutliche Verschiebung des Stellenkegels hin zu höher qualifizierten Beschäftigten Grundlage für eine Erhöhung der Vergabeanteile unvermeidbar.

## 7. Personaleinsparungen

Unter Berücksichtigung der beiden Hauptaspekte „notwendiger netzbezogener Eigenerledigungsanteil“ einerseits und „Veränderung der Personalstruktur und des Personaleinsatzes“ andererseits können durch zusätzliche Vergaben an Dritte keine, über die jeweiligen für alle Bundesbehörden geltenden haushaltsgesetzlichen Einsparauflagen hinausgehenden Personaleinsparungen erbracht werden. Die haushaltsgesetzlichen Einsparauflagen führen bereits zu einem Abbau von weiteren ca. zweitausend Stellen / Planstellen in den kommenden acht Jahren.

## 8. Rahmenverträge mit der privaten Wirtschaft

Um den Aufwand für Vergabeverfahren in einem vertretbaren Maß zu halten, ist es zweckmäßig, für wiederkehrende Aufgaben sog. Rahmenvereinbarungen oder Rahmenverträge abzuschließen.

Durch diese Rahmenvereinbarungen oder Rahmenverträge können nach ordnungsgemäß durchgeführtem Vergabeverfahren entsprechende Einzelaufträge innerhalb eines festgelegten Zeitraums vergeben werden, ohne wiederholt neue Vergabeverfahren durchführen zu müssen. Die damit einhergehende Kontinuität zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer führt zu Zeit- und Kostenvorteilen für beide Seiten.

Nach dem vom BMVBS erstellten „Leitfaden zur Erstellung und Nutzung von Rahmenvereinbarungen“ vom 31.01.2007 sind Rahmenvereinbarungen/Rahmenverträge grundsätzlich auf vier Jahre zu beschränken. Eine Verlängerung ist danach nicht zulässig.

In der Prüfungsmitteilung des Prüfungsamtes des Bundes Hannover vom 06.03.2009 über die Prüfung „Kapitel 1203: Haushalts- und Wirtschaftsführung beim Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich“ weist das Prüfungsamt darauf hin, dass sich allgemein nur eine Laufzeitlänge für Rahmenverträge von ein bis zwei Jahren begründen lässt. Des Weiteren weist das Prüfungsamt darauf hin, dass Rahmenvereinbarungen/Rahmenverträge eine angemessene Kalkulationsbasis enthalten müssen, um den Bietern im Rahmen wettbewerblicher Vergaben kein ungewöhnliches Wagnis aufzubürden, das auch die Wirtschaftlichkeit von Rahmenverträgen durch Risikozuschläge der Bieter in Frage stellen könnte.

Im Rahmen der Prüfung der Vergabewürdigkeit ist somit auch festzustellen, ob eine Vergabe hinsichtlich der Beschreibbarkeit der Aufgabe und der Dauer der Aufgabe eine Vergabe der Aufgabe überhaupt zulässig ist.

Ferner wäre das interne Regelwerk entsprechend anzupassen. Dies gilt insbesondere für Vergaben an den Restwasserstraßen sowie in Rand- und Nebennetz, da hier der Eigenerledigungsanteil deutlich reduziert werden soll, bzw. Aufgaben unter Einschluss der Eigentümerverwaltung Dritten langfristig zur Ausführung übertragen werden sollen.

Wie oben unter 4. aufgeführt, ist im Rahmen der „Vergabewürdigkeit“ die Frage der Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Dieser Grundsatz erfährt eine Ausnahme: In Bereichen, in denen eigenes Personal nicht (mehr) zur Verfügung steht bzw. für die Aufgabenerledigung nicht sinnvoll eingesetzt werden können (z.B. Notschlepper, Nassbaggerei, Schleusenfestmacherdienste am NOK, Fährbetrieb), stellt sich die Frage der Wirtschaftlichkeit nicht (mehr), weil die Alternative „Eigenerledigung“ nicht besteht bzw. weggefallen ist.

## 9. Zielstruktur: Vergabesteuerung

Die vergabefähigen und vergabewürdigen Produkte und Produktgruppen sowie die netzbezogene Vergabequote (Vergabeobergrenzen) werden den Behörden der WSV zukünftig zentral vorgegeben. Die Zuweisung entsprechender Stellen- und Planstellen für die Eigenerledigung erfolgt zukünftig zentral aus dem BMVBS heraus unter Berücksichtigung der noch zu ermittelten Vergabequoten. In früheren Untersuchungen wurde pauschal ein erforderlicher Eigenerledigungsanteil von 10 % bis 40 % - unterschieden nach Schwierigkeitsstufen der Produkte - festgelegt. Die neuen netzbezogenen Eigenerledigungsanteile bzw. die neuen netzbezogenen Vergabeobergrenzen müssen im Rahmen der Personalbedarfsermittlung (Sollkonzept) festgestellt werden.

## IV. Zusammenfassung Zielstruktur

Die Zielstruktur für die zukünftige Aufgabenerledigung, die hierfür erforderliche Personalausstattung, die Aufbauorganisation der WSV sowie Vergaben richtet sich streng nach folgenden Kriterien und Maßstäben:

- Netzstruktur der Bundeswasserstraßen mit den Aufgabenschwerpunkten,
- Konzentration der Ressourcen (Personal- und Sachmittel) an Wasserstraßen mit hoher Verkehrsfunktion,
- Reduzierung des Ressourceneinsatzes an Wasserstraßen mit geringer oder fehlender Verkehrsfunktion,
- Integration des Wassertourismus in die neue Netzstruktur (ohne zusätzlichem Mehraufwand),
- Aufgabe der Verkehrsfunktion an Wasserstraßen ohne Verkehrsbedeutung,
- weitgehende Standardisierung von Prozessen und Technik,
- hoher Eigenerledigungsanteil/geringe Vergaben an Wasserstraßen mit großer Verkehrsbedeutung
- geringer Eigenerledigungsanteil/hohe Vergaben an Wasserstraßen mit geringer Verkehrsfunktion,
- Verknüpfung der regionalen mit der funktionalen Zuständigkeit (Neuzuschnitt der örtlichen bzw. regionalen Zuständigkeiten),

- Konzentration zentraler, WSV-weiter Aufgaben bei einer Stelle mit unmittelbarer Steuerungskompetenz.

Die Netzstruktur berücksichtigt bereits die insgesamt unauskömmliche Personal- und Sachmittelausstattung für die Wasserstraßeninfrastruktur. Die daraus abgeleitete Zielstruktur führt zwar insgesamt zu einer Reduzierung der Organisationseinheiten in der WSV, nicht aber zu zusätzlichen Personal- und/oder Sachmitteleinsparungen.

#### V. Umsetzung des Modernisierungskonzeptes

Die Umsetzung des Modernisierungskonzeptes erfolgt durch

- **die Priorisierung der Investitionsmaßnahmen (Investitionsrahmenplanung Wasserstraßen)**

Die Festlegung der Investitionsmaßnahmen (Ausbau, Optimierungen, Ersatz- und Rationalisierungsinvestitionen) für die kommenden 5 Jahre erfolgt umgehend und wird bei der Mittelverteilung ab dem Haushaltsjahr 2012 berücksichtigt.

- **die Neuordnung der regionalen und funktionalen Zuständigkeiten**

Die netzbezogenen regionalen und funktionalen Zuständigkeiten und Aufgabenbereiche von Außenbezirken und Ämtern werden zunächst umfassend analysiert und dann neu geordnet. Standorte bleiben vorerst erhalten.

- **die Vorbereitung und Durchführung einer netzbezogenen Personalbedarfsbemessung**

Mit der Vorbereitung einer umfassenden Personalbedarfsermittlung für Außenbezirke und Ämter wird ebenfalls sofort begonnen (Erarbeitung einer zuverlässigen Ermittlungsmethodik mit Unterstützung Dritter). Im Anschluss an die Festlegung zur örtlichen und funktionalen Zuständigkeit und der daraus resultierenden Aufgabenkataloge wird die Personalbedarfsbemessung durchgeführt (ggf. repräsentativ für vergleichbare Streckenbereiche in der Netzstruktur). Die netzbezogenen Vergabequoten werden beachtet.

- **die Personalwirtschaftliche Umsetzung**

Im Anschluss an die Personalbedarfsbemessung (Sollkonzeption) erfolgt die personalwirtschaftliche Umsetzung. Für die Umsetzung gelten folgende Grundsätze:

- keine zusätzlichen, über die für alle Bundesbehörden geltenden Einsparauflagen der jeweiligen Haushaltsjahre hinausgehenden Personaleinsparungen in der WSV,
- die Umsetzung erfolgt sozialverträglich,
- keine betriebsbedingten Entlassungen,
- keine Gehaltseinbußen für die Beschäftigten,
- Intensivierung der Qualifizierungsoffensive für alle Beschäftigtengruppen,
- die Überführung aufzulösender Organisationseinheiten erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen Altersstruktur der Beschäftigten. Nicht alle Organisationseinheiten werden aufgelöst. Bedarfsbezogen werden sie ggf. umgewidmet z.B. Amt zur Außenstelle, Außenbezirk zum Stützpunkt etc. .

#### Maßnahmen- und Zeitplan

<b>Maßnahme</b>	<b>Beginn</b>	<b>voraussichtl. Ende</b>
Zuordnung der Bundeswasserstraßen zur Netzstruktur		erledigt
Festlegen der Wasserstraßen, die entwidmet und/oder renaturiert werden	sofort	Ende 2011
Prüfen, Vorbereiten und Durchführen der Auswirkungen auf Rechtsvorschriften und Tarifverträge	sofort	Ende 2012
Priorisieren der Investitionsmaßnahmen und Festlegen der Investitionsmittel	sofort	Ende Juni 2011
Festlegen der vergabefähigen und –würdigen Aufgaben	sofort	Ende November 2011
Vorgaben für netzbezogene vergabewürdige Aufgaben (Vergabequote)	Mitte 2013	Ende Oktober 2013
Vorbereiten der Ausschreibung zur Personalbedarfsermittlung der WSV (PBE 2011)	sofort	Ende Oktober 2011

<b>Maßnahme</b>	<b>Beginn</b>	<b>voraussichtl. Ende</b>
Schaffen der Voraussetzungen zur personalwirtschaftlichen Umsetzung (sozialverträgliche Umsetzung)	sofort	Ende Oktober 2011
Schaffen von Maßnahmen zur Qualifizierung des Personals für die Übernahme höherwertiger Aufgaben	läuft	ständig
Erstellung eines überregionalen Konzeptes für die Neubestimmung der Zuständigkeitsgrenzen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	sofort	Ende 2011
Umsetzung des überregionalen Konzeptes	sofort	Ende 2011
Erstellung regionaler Konzepte zur Zusammenlegung von Ämtern und Außenbereichen mit Zuständigkeitsregelungen	01.01.2012	Mitte 2012
Umsetzung der regionalen Konzepte	Mitte 2012	Ende 2017
Vollständige Personalbedarfsermittlung unter Berücksichtigung der Eigenerledigungsanteile und der Anteile für unplanmäßige Instandsetzungen, Gefahrenabwehr, Havariebeseitigung etc. nach Netzkategorien (PBE 2011)	01.01.2012	Mitte 2013
Untersuchung der regionalen und funktionalen Zuständigkeiten der Neubaubereiche	01.11.2011	Ende Juni 2012
Steuerung der Plan-/Stellenbesetzungen	nach Vorlage der PBE 2011	nach Vorlage der PBE 2011