

## Informationen zur Vorbereitung des HPR auf die 24. HPR-Vollversammlung am 24.06.2014 in

### Berlin

#### I. Kriterienkatalog zur Ämterstruktur

Für die Überprüfung der Ämterstruktur aufgrund des Beschlusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 26.09.2012 wurde eine Arbeitsgruppe aus Beschäftigten des BMVI und der WSV eingerichtet, um Vorschläge für eine Zielstruktur zu erarbeiten. Hierzu wurden alle 39 WSÄ umfassend untersucht. Beschäftigte in allen 39 WSÄ haben gemeinsam mit den KoM-Teams die jeweiligen Tätigkeitskataloge der Sachbereiche (ohne Neubausachbereiche) bezüglich der Aufgaben und Tätigkeiten auf Basis des Aufgabengliederungsplanes der WSV ergänzend zusammengestellt.

In allen WSÄ wurden

- Art und Umfang aller aktuell wahrgenommen Aufgaben,
- die aktuelle Personalausstattung sowie der konkrete Personaleinsatz,
- amtsinterne sowie ämterübergreifende Bündelungen,
- Art und Umfang von Vergaben an Dritte

erhoben. Bei den „vor Ort- Erhebungen“ wurden die Amts- und Sachbereichsleitungen, die betroffenen Beschäftigten und deren Interessenvertretungen beteiligt.

Aufgrund dieser Erhebungen sowie den Ergebnissen zur Aufgabenübertragung aus dem BMVI auf die GDWS werden die Aufgabengliederungspläne und die Aufgabenverteilungspläne der WSV aktualisiert. Sie bilden u.a. die notwendige Grundlage für eine WSV-weite Personalbedarfsermittlung.

Unter Verwendung der Kriterien, die von der Leitung der GDWS gemeinsam mit allen Leiterinnen und Leitern der WSÄ, Neubauämter sowie der Fach- und Sonderstellen der WSV parallel zu den KoM-Teams entwickelt wurden, wurde eine überarbeitete Zielstruktur für die WSÄ herausgearbeitet, welche insbesondere die Anforderungen an die Verkehrsräume im System Schiff/Wasserstraße berücksichtigt.

Für eine weitere Entscheidung wurden aus den Ergebnissen und Maßgaben des Koalitionsvertrages und der Leitung von BMVI und den fachlichen Vorgaben der Leitung der GDWS folgende ableitbare Kriterien gebildet bzw. Schlussfolgerungen gezogen:

- regionale Kompetenz sicherstellen
- Optionen zur Redlegation der gebündelten Fachaufgaben prüfen
- Delegation regionaler (revierbezogener Aufgaben) von GDWS auf Ämter ermöglichen
- keine Trennung von Verkehr und Infrastruktur
- Anlageanzahl und -zustand berücksichtigen
- baupolizeiliche Verantwortung erhalten bzw. stärken
- Synergien beim Personaleinsatz nutzen
- flexible Binnenstrukturen innerhalb der neuen Ämter herstellen
- zusätzliche Integration funktionaler Aufgaben in die bestehenden Wasserstraßenneubauämter und deren bundesweite Aufgabenwahrnehmung
- kein Umbau der WSV in eine Gewährleistungsverwaltung
- Steuerbarkeit der Ämter durch GDWS sicherstellen
- angemessene Leitungsspannen innerhalb der Ämter gewährleisten
- Fachkarriere für alle Beschäftigten ermöglichen

- Standorte der Ämter erhalten
- Zusicherungen zur sozialverträglichen Umsetzung beachten

Auf der Basis der Untersuchungsergebnisse wurde Ämterstruktur entwickelt. Für Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur sowie das Verkehrsmanagement sind zukünftig 14 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (Neubezeichnung WSÄ – Zielstrukturdarstellung siehe Anlage ) mit insgesamt 39 Standorten vorgesehen. Die Vorgabe des Erhalts der bisherigen Standorte dient sowohl der sozialverträglichen Reformumsetzung als auch der Gewährleistung des Erhalts ortsnaher Fachkompetenz für bestimmte lokale Aufgaben.

Die Fach- und Sonderstellen der WSV, die bereits heute regional bzw. WSV- weit gebündelte Aufgaben wahrnehmen, werden - soweit wie möglich - in die neue Struktur der WSV integriert.

Die 14 WSÄ werden zentral von der GDWS gesteuert. Der größere Zuständigkeitsbereich der WSÄ, der Revierbezug und die Integration bisher regional gebündelter Aufgaben, werden zu einer Stärkung der Ämter führen. Die Ressourcenausstattung ist im Rahmen der zentralen Bewirtschaftung durch die GDWS der steigenden Verantwortlichkeit der WSÄ anzupassen.

Es werden 4 Küstenämter (einschließlich NOK) und 10 Binnenämter aus den bisherigen WSÄ hervorgehen. Die WSÄ sind zukünftig grundsätzlich für zusammenhängende Verkehrsreviere zuständig. Ausnahmen bestehen dort, wo aufgrund der Charakteristik der Wasserstraße (freifließend, staugeregelt, künstlich, Küste), der Anzahl, des Alters oder des baulichen Zustandes von Anlagen, besondere Nutzerinteressen oder Nutzungsformen besondere technische oder fachliche Anforderungen bestehen.

Vor dem Hintergrund der deutlich erhöhten Investitionsmittel für die Wasserstraßeninfrastruktur in der laufenden Legislaturperiode soll die Struktur der Wasserstraßenneubauämter vorerst unverändert bleiben, allerdings wird das dort vorhandene Fachpersonal zukünftig auch für Investitionsmaßnahmen außerhalb der heutigen regionalen Zuständigkeiten eingesetzt (Zusammenführung von regionalen und funktionalen Zuständigkeit). Der zukünftige Einsatz erfolgt auf der Grundlage der bereits dargestellten Priorisierung.

## **II. Vergaben/KLR**

Die Bestandsaufnahme in der WSV hat sehr deutlich gezeigt, dass sowohl die vergebenen Aufgaben als auch die Vergabepotenziale in den einzelnen Dienststellen höchst unterschiedlich gehandhabt und „gelebt“ werden. Ein einheitliches Vergabeverhalten ist selbst bei vergleichbaren Organisationseinheiten aufgrund gewachsener Notwendigkeiten und Strukturen nicht möglich. Die Wirtschaftlichkeit von Vergaben gegenüber der Eigenerledigung ist unter den vorhandenen Randbedingungen kein Kriterium, weil die WSÄ keine Dispositionsfreiheit hinsichtlich Personaleinstellung oder -entlassung haben. Vergaben müssen vielmehr anlassbezogen (z. B. wegen Personalknappheit, Geräte-ausfall, etc.) erfolgen und können nicht WSV-übergreifend strukturiert werden (fehlende KLR).

Ziel ist es die Vergabeentscheidung WSV-weit auf eine einheitliche, nachvollziehbare und transparente Grundlage zu stellen.

Das Vorgehen zur Erlangung des Vergabekatalogs untergliedert sich in mehrere Teilschritte.

In einem ersten Schritt sollen aus dem Aufgabenkatalog der WSV die sichere Eigenleistung und die sichere Fremdleistung an Hand von strategischen Entscheidungen und politischen Vorgaben festgelegt werden. Alle Aufgaben, die z.B. im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr, Verkehrssicherheit, Anlagen-/Bauwerkssicherheit, unmittelbaren gesetzlichen Verpflichtungen oder auch der Betriebssicherheit (z. B. Bauwerksinspektion, Beratungsleistung und Unterstützung Dritter) stehen, sind zu den Kernaufgaben der WSV zu zählen. Die Vergabe der Aufgabenerledigung bedarf hier der besonderen Begründung. Ziel muss es sein, diese Aufgaben auch weiterhin durch WSV-Personal unmittelbar durchzuführen.

In einem zweiten Schritt wird für alle vergabefähigen Aufgaben auf systematische Weise die Kerneigenleistung bzw. der potenzielle Vergabeanteil bestimmt.

Im dritten Schritt ist der gesamte Vergabe- und Abwicklungsprozess der Aufgaben, die dem potentiellen Vergabeanteil zuzuordnen sind, im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsprüfungen kostenmäßig zu erfassen. Die Gesamtkosten sind auf der Grundlage einer KLR mit den Kosten einer Eigenerledigung zu vergleichen. Alle Aufgaben, die durch Dritte kostengünstiger als in Eigenerledigung wahrgenommen werden können, sind vergabewürdig.

Das Ergebnis der Überprüfung ist ein Katalog von Aufgaben der WSV, die grundsätzlich der Vergabe zugeführt werden können. Der Katalog wird den Behörden der WSV zur Verfügung gestellt. In Abhängigkeit zur konkreten Personalstruktur in den Behörden, können diese Aufgaben vergeben werden. Bei gleichbleibender Personalausstattung in der WSV werden Dienstposten für vergabefähige Aufgaben in der WSV, zumindest an Wasserstraßen mit nachrangiger Priorität, durch die GDWS grundsätzlich nicht mehr nachbesetzt. Die in der WSV für die Erledigung der Tätigkeit (sei es im Rahmen der Eigenerledigung oder bei Vergabe) entstehenden Aufwände (Material-, Sach- und Stundensätze) müssen über die KLR erfasst werden. Zur Ermittlung der entstehenden Personalkosten sind die durchschnittlichen Personalkostenansätze einschließlich sonstiger Personalgemeinkosten des BMF anzusetzen.

