



**Positionspapier der AG Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion zur
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes:
„Respekt für Beschäftigte. Geschwindigkeit für Infrastruktur.“**

Berlin, den 4. Juli 2023

Die Bundeswasserstraßen sind unabdingbar für die Versorgung von Handel und Industrie und somit Garanten für Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland. Der 2019 aufgestellte Masterplan Binnenschifffahrt spiegelt die politische Absicht wider, die Binnenschifffahrt zu stärken und so viele Güter wie möglich über die Wasserstraßen zu transportieren. Gleichzeitig ist die Infrastruktur der Wasserstraßen in Deutschland veraltet. 50 bis 60 Prozent der Wehre und Schleusen wurden vor 1950 errichtet, etwa zehn Prozent der Wehre und 20 Prozent der Schleusen sogar vor 1900. In den nächsten zehn Jahren wird es daher einen erheblichen Erneuerungsbedarf geben.

Insbesondere die Sicherheit und Einsatzfähigkeit von Schleusen und Wehren muss dauerhaft auf hohem Niveau gewährleistet sein, um einen reibungslosen Verkehr zu gewährleisten. Zuständig hierfür ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Doch bei der Erreichung dieser Ziele steht die WSV durch den Personalmangel, lange Abstimmungsprozesse und hierarchische Strukturen vor erheblichen Herausforderungen und ist nicht ausreichend handlungsfähig.

Im Koalitionsvertrag haben wir uns als Ampelkoalition das Ziel gesetzt, „die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung [zu] stärken und ihre Effizienz [zu] erhöhen“. Vor diesem Hintergrund hat Ende Februar auf Einladung der Berichterstatter der Ampel-Parteien im Bundestag ein Fachgespräch zu möglichen Effizienzsteigerungen in der WSV stattgefunden. Die im Folgenden aufgelisteten Forderungen greifen die Meinung der anwesenden Wirtschafts- und Industrieverbände, Gewerkschaften und Unternehmen auf. Gleichzeitig setzen die Forderungen sozialdemokratische Akzente insbesondere beim Thema Respekt, Beschäftigte sowie Aus- und Weiterbildung.

Eine gute Wasserstraßen-Infrastruktur bedeutet nicht nur nachhaltige Wege für den Güterverkehr, sondern auch Entwicklung von Naturräume und Erlebnisräumen, die gerade in Zeiten den Klimawandels Mensch und Lebewesen Orte der Erholung bieten. Mit der Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ist die WSV vor ein zusätzliches, äußerst relevantes Aufgabenfeld gestellt. Außerdem sorgen die bundesunmittelbaren Verwaltungen im Binnenland und an der Küste für sichere Versorgungswege und gewährleisten mit anderen Behörden, dass bei Schifffahrtsunfällen die Auswirkungen für Natur und Menschen begrenzt bleiben.



Personalmanagement der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Zum jetzigen Zeitpunkt sind in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung von 13.377 Stellen nur 11.648 besetzt. Das entspricht einem Anteil unbesetzter Stellen von circa 13 Prozent. Dieser hohe Anteil an unbesetzten Stellen kann nicht ausschließlich auf den allgemeinen Fachkräftemangel zurückgeführt werden, da er im Vergleich zu anderen Bundesbehörden außergewöhnlich hoch ist. Vielmehr ist er im Wesentlichen auf ein schlechtes Personalmanagement und unnötige Abstimmungsprozesse zurückzuführen.

Die AG Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion fordert daher mehr Respekt für Beschäftigte durch:

1. die Entwicklung einer eigenen Personalentwicklungsstrategie nach dem Vorbild der österreichischen Viadonau mit horizontalen und vertikalen Laufbahnen, Karenzmanagement, Gesundheitsvorsorge und einem ständigen Weiterbildungsangebot für alle Beschäftigten. Jeder und jedem Beschäftigten in der WSV soll ein Angebot der personellen Entwicklung gegeben werden.
2. mehr Investitionen und Werbung innerhalb und außerhalb der WSV in Richtung Ausbildung und (duales) Studium, etwa über die Ausnutzung aller verfügbaren Stellen des Studiengangs Bauingenieurwesen an der Helmut-Schmidt-Universität in Hamburg, der Schaffung dualer Studienangebote und der Attraktivitätssteigerung von Ausbildungsplätzen.
3. eine Ausnutzung der im TVöD gegebenen Spielräume zur Eingruppierung von Beschäftigten, um eine möglichst attraktive und marktübliche Vergütung herzustellen sowie die Prüfung eines eigenen Tarifvertrages TVöD-WSV in Zusammenarbeit mit der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft.
4. die Übertragung von jährlich fortzuschreibenden Stellenplänen auf die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSÄ) sowie die Wasserstraßenneubauämter (WNÄ), die dadurch den notwendigen personellen Freiraum für ihre Aufgaben bekommen.
5. die Beschleunigung von Stellenbesetzungsverfahren auf einen standardmäßigen Richtwert von nicht mehr als drei Monaten. Sofern dies mit der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) nicht möglich ist, sollte der Rahmenvertrag zwischen BMDV und BAV auf den Prüfstand kommen.
6. die Ausstattung aller Betriebsbereiche (Wasserfahrzeuge, Strecke, Werkstätten, Revier- und Verkehrszentralen) nach der aktuell gültigen Personalbemessung. Die pauschale Stelleneinsparung von 1,5 Prozent darf die Betriebsbereiche nicht beeinträchtigen. Die Stellen sind umgehend zu besetzen.

Strukturelle Veränderungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Im Rahmen unserer Gespräche hat sich gezeigt, dass die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) häufig über ihre eigentlichen Aufgaben, wie die Genehmigung von Planungen und die strategische Steuerung der Wasserstraßen, hinaus in das operative



Geschäft einzelner WSÄs und WNÄs hineingreift. Für die Wahrnehmung der Aufgaben in den Ämtern ist dieses Mikromanagement kontraproduktiv.

Die AG Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion fordert daher mehr Geschwindigkeit für Infrastrukturvorhaben durch:

1. die Etablierung einer subsidiären Entscheidungskultur, größerer Ermessensspielräume für die Beschäftigten und einer positiven Fehlerkultur im Prozessmanagement. Eine organisatorische Stärkung der WSÄs und WNÄs und damit verbunden eine Verlagerung der Entscheidungshoheit in die Fläche, um den Gesamtaufwand für Abstimmungsprozesse auf ein Mindestmaß zu reduzieren.
2. die Entwicklung einer Behördenstrategie und eines Leitbildes für die WSV durch das BMDV, die GDWS und die Beschäftigten der WSV, welche durch einen gesamtgesellschaftlichen Dialog ergänzt und erweitert werden. In der Behördenstrategie und dem Zielbild sollen Kompetenzen und Aufgaben der GDWS, der WSÄs und WNÄs klar definiert werden.
3. die Entwicklung einer leistungsfähigen Kosten- und Leistungsrechnung für verkehrliche Infrastrukturen sowie einer Qualitätskontrolle die zu einer bundesweiten Steuerung und Priorisierung von Baumaßnahmen führt.
4. die Prüfung, inwieweit ein mehrköpfiges Präsidiumsteam der WSV der Verwaltung zu mehr Dynamik und Effizienz verhelfen kann.
5. die Auflösung der Abteilung W in der GDWS und die Neugründung jeweils einer Abteilung Seewasserstraßen und einer Abteilung Binnenwasserstraßen. Die Abteilung Seewasserstraßen sollte räumlich möglichst an der Küste angesiedelt werden.
6. die vollständige Digitalisierung aller Verwaltungsprozesse.

Finanzierung der WSV und der Wasserstraßen-Infrastruktur

Eine langfristige Finanzierungslinie für die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen ist dringend notwendig, um der Bauindustrie sowie der WSV ausreichend Planungssicherheit zu geben. Wie Praktiker, Verbände, Gewerkschaften, Unternehmen und andere Organisationen immer wieder anmerken, sind die im Bundeshaushalt eingestellten Mittel für den Betrieb sowie Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen nicht ausreichend, um den Infrastrukturverfall zu verhindern. Für das Haushaltsjahr 2023 stehen im Einzelplan 12 für die Wasserstraßen-Infrastruktur 1,35 Milliarden Euro zur Verfügung, die optional über einen Deckungsvermerk des Haushaltsausschusses durch 250 Millionen Euro ergänzt werden können. Auch wenn das BMDV diese zusätzlichen Mittel in voller Höhe abrufft, besteht für das Haushaltsjahr 2023 weiterhin eine Unterdeckung wichtiger Infrastrukturmaßnahmen an Wasserstraßen.

Die AG Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion setzt sich daher im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ein für:



1. die Erhöhung der Mittelansätze für die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur sowie für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen auf ein ausreichend hohes und stetiges Niveau. Perspektivisch sollte ein bedarfsgerechtes Volumen für den Erhalt der verkehrlichen Infrastruktur, den Betrieb der Wasserstraßen sowie Ersatz-, Ausbau- und Neubaumaßnahmen bei circa zwei Milliarden Euro liegen. Eine anteilige Finanzierung der Wasserstraßen-Infrastruktur könnte aus Mitteln der CO2-Komponente aus der LKW-Maut erfolgen.
2. die Prüfung der mittel- wie langfristigen Potenziale und Herausforderungen einer organisatorischen Trennung zwischen operativen und genehmigungsrechtlichen Bereichen der WSV analog zu den Verkehrsträgern Straße und Schiene. Damit kann der Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesregierung und der in eine Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) oder eine bundeseigene GmbH ausgegliederte Baubereich der WSV verbunden werden.