

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Dr. Claudia Winterstein, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/13730 –**

Nassbaggerei des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Durch den Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages zum Bundeshaushalt 1985 (Bundestagsdrucksache 10/1800) vom 24. Oktober 1984 wird die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes verpflichtet, 75 Prozent der Nassbaggerunterhaltungsarbeiten an private Unternehmen zu vergeben. Dieser Beschluss ist bis heute gültig.

Trotzdem meldete die Ostfriesen-Zeitung am 12. Juni 2009, dass für 80 Mio. Euro ein neuer Nassbagger für den Küstenbereich angeschafft werden solle, mit dem der Bund an der Küste künftig bis zu 50 Prozent der Baggerungen selbst durchführen könnte. So äußerte sich auch der Ministerialdirektor im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Robert Scholl, beim letzten Bundesvertretertag des Fachverbandes Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Deutschen Beamtenbund am 11. Juni 2009.

25 Jahre nach dem Beschluss des Haushaltsausschusses hat die Bundesregierung prüfen lassen, welche Optimierungspotentiale im Baggermanagement sich realisieren ließen. Leider enthält die Untersuchung keinerlei Überlegungen, die Kosten für die Vergabe an private Unternehmen durch Rahmenverträge (so genannte Hausmeisterverträge) zu senken.

Die Untersuchung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung über die Betriebsform der verwaltungseigenen Nassbagger geht von einem 24-stündigen Einsatz der Nassbagger aus, wie bei den Mehrzweckschiffen. Trotz Arbeitszeitverordnung und Tarifverträgen, die lediglich eine maximale Arbeitszeit von 10 Stunden vorsehen, soll ein verwaltungseigener Nassbagger in Eigenbereederung mit eigenem Personal kostengünstiger sein. Des Weiteren wird angeführt, dass auch ein erhöhtes Streikrisiko für eine Eigenbereederung spreche, statt einer Fremdbereederung.

1. Sieht die Bundesregierung den Beschluss des Haushaltsausschusses vom 24. Oktober 1984 noch als bindend an, und wenn nein, warum nicht?

Erst mit der Beschaffung eines zweiten Nassbaggers für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung würde der 25-Prozent-Regieanteil überschritten werden. Da eine solche Beschaffung der Zustimmung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages bedarf, ist die Frage nach der Bindungswirkung des Beschlusses des Haushaltsausschusses vom 24. Oktober 1984 nicht relevant.

2. Hat die Bundesregierung die Absicht, künftig mehr als 25 Prozent der Nassbaggerunterhaltungsarbeiten an der Küste zu erbringen, und wenn ja, warum?
9. Wie sieht das Ergebnis der Arbeitsgruppe Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für ein zusätzliches verwaltungseigenes Nassbaggergerät genau aus?

Die Fragen 2 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja. Die Preisentwicklung für Vergaben für Unterhaltungsbaggerungen im Küstenbereich in den letzten Jahren lässt erwarten, dass sich mit der Beschaffung eines weiteren Regiebagger Kostenreduzierungen erzielen lassen.

3. Plant die Bundesregierung auch im Binnenbereich die Anschaffung weiterer verwaltungseigener Nassbagger?

Nein.

4. Wie viele verwaltungseigene Nassbagger hat der Bund im Binnenbereich in den Jahren 1980, 1990, 2000 und heute unterhalten?

1980	22 Geräte	davon 2 Mehrzweckgeräte	ohne neue Bundesländer
1990	23 Geräte	davon 7 Mehrzweckgeräte	
2000	15 Geräte	davon 9 Mehrzweckgeräte	
aktuell	11 Geräte	davon 9 Mehrzweckgeräte	

5. Wie viele verwaltungseigene Nassbagger hat der Bund im Küstenbereich in den Jahren 1980, 1990, 2000 und heute unterhalten?

1980	6 Geräte
1990	1 Gerät
2000	1 Gerät
aktuell	1 Gerät

6. Welche Baggermengen fielen im Binnenbereich in den Jahren 1980, 1990, 2000 und 2008 an?

Jahr	1980	1990	2000	2008
Menge in Mio. m ³	keine verlässliche Datengrundlage	rd. 3	rd. 3	rd. 3

7. Welche Baggermengen fielen im Küstenbereich in den Jahren 1980, 1990, 2000 und 2008 an?

Jahr	1980	1990	2000	2008
Menge in Mio. m ³	rd. 36	rd. 44	rd. 34	rd. 49

8. Hat die Bundesregierung jemals für den Küsten- und/oder Binnenbereich prüfen lassen, ob man mit privaten Unternehmen für einen mehrjährigen Zeitraum und ein regional größeres Gebiet Rahmenverträge (Hausmeisterverträge) abschließen könnte und welche Kostenersparnis sich gegenüber der bisherigen Ausschreibungspraxis (zeitlich und räumlich eng begrenzt) erzielen ließe, und wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sieht die Überprüfung ihrer Vertragsformen als Daueraufgabe an. Rahmenverträge für einen mehrjährigen Zeitraum eignen sich nur bei gleich bleibenden Rahmenbedingungen, wie

- konstanten Bodenarten,
- konstanten Verbringwegen,
- annähernd gleichen Jahresbaggermengen.

Da mit wenigen Ausnahme diese Voraussetzungen nicht vorliegen, wird der Vertrag für den Auftragnehmer nicht kalkulierbar. Kalkulationsrisiken führen im Regelfall zu höheren Vertragspreisen.

10. Mit wie viel Einsatzschichten rechnet die Bundesregierung beim 24-stündigen Einsatz der Nassbagger und Mehrzweckschiffe, angesichts dessen, dass die Arbeitszeitverordnung, die EU-Richtlinie 93/104 EG und die Tarifverträge eine maximale Arbeitszeit von zehn Stunden pro Tag zulassen, und ist der Bundesregierung bekannt, dass solche Arbeitsschutzvorschriften nicht abdingbar sind?

Den 2-Schicht-Betrieb von Nassbaggern und Mehrzweckfahrzeugen im 24-Stunden-Einsatz lassen die nationalen und europäischen arbeitszeitrechtlichen Vorgaben zu, wenn der planmäßige Freizeitausgleich tarifrechtlich abgesichert ist. Hiervon wird bei den Einsatzschichten der Nassbagger und Mehrzweckfahrzeuge Gebrauch gemacht.

11. Wie kommt die Bundesregierung in der Untersuchung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung über die Betriebsform der verwaltungseigenen Nassbagger bei ihrem Vergleich der Fremdbereederung und Eigenbereederung zu der Einschätzung, dass bei der Fremdbereederung ein höheres Streikrisiko bestehe als bei der Eigenbereederung, auf wie viel Streiktage kommt die Bundesregierung im Bereich der privaten Schifffahrt und im Bereich der verwaltungseigenen Schifffahrt in den letzten zehn Jahren?

Ein Streikrisiko geht in das Untersuchungsergebnis nicht ein.

12. Wie viel zusätzliches unmittelbares und mittelbares Personal für Betreuung des Fahrzeugs, Werkstattpersonal für das Fahrzeug mit Erhaltung und Verwaltung ist für die Eigenunterhaltung des Fahrzeugs, für den Betrieb und die Eigenbereederung erforderlich?

Es ist vorgesehen, die Personalressourcen durch Rationalisierungen und Aufgabenumschichtung in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu gewinnen.

13. Wie viel der für 2008 ausgewiesenen Mittel für die Nassbagerei an der Küste wurden ausgegeben, und wie sieht die Prognose für das Jahr 2009 aus?

Die Mittel wurden im Rahmen der jährlichen Bewirtschaftung zugewiesen. Im Jahr 2008 wurden 99,7 Mio. Euro ausgegeben. Für das Jahr 2009 wird davon ausgegangen, dass Ausgaben in Höhe von 110 Mio. Euro anfallen.

14. Trifft es zu, dass die Bundesregierung die äußere Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung als abgeschlossen ansieht?

Ja. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wird aber kontinuierlich aufgaben- und ablaufkritischen Untersuchungen unterzogen. Damit konnten die seit dem Jahr 1993 andauernden haushaltsgesetzlichen Einsparauflagen mit einem um 27 Prozent (entsprechend ca. 4 700 Beschäftigten) reduzierten Personalbestand aufgefangen und eine qualifizierte Aufgabenerledigung gewährleistet werden.