

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/13856 –**

Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – Standardisierung im Wasserstraßenbau

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit Mai 2013 befindet sich die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) in der Umsetzung. Diese beinhaltet als Ziel eine straffere Verwaltungsstruktur, eine Einteilung der Bundeswasserstraßen in den Ausbaukategorien nach transportierter Gütermenge sowie eine Reduzierung der Mitarbeiter um rund 20 Prozent bis 2020. Grund der Reform ist vor allem der effizientere Einsatz von Ressourcen. Die Mittel im Bundeshaushalt für den Bau von Verkehrswegen, insbesondere der Bundeswasserstraßen für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen sind begrenzt. Dieser Zustand wird auch in den folgenden Jahren anhalten. Die Konzentration von Ressourcensteuerungen, also unter anderem die Standardisierung von Technik und Prozessen im Rahmen der WSV-Reform, ist daher ein wichtiges Thema, um Kosten zu sparen und die knappen Mittel sinnvoll einzusetzen.

Ein Großteil der Bauwerke an Bundeswasserstraßen ist älter als 80 Jahre und damit teilweise dringend erneuerungsbedürftig. In den folgenden Jahren kommt demnach ein großer Aufwand an Ersatzinvestitionen auf den Bundeshaushalt zu. Es wird also darauf ankommen, für die folgenden Jahre die durch den Haushaltsgesetzgeber zur Verfügung gestellten Mittel effizient einzusetzen.

Ein Vorschlag ist daher, neben einer Geschäftsprozessoptimierung der Verwaltung auch beim Bau von Anlagen standardisierte Lösungen zu erreichen und anzuwenden. Im „5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)“ (sog. 5. Bericht) heißt es daher: „Die zielgerichtete Verteilung der Ressourcen, die notwendige Standardisierung von Technik und Prozessen sowie die ebenfalls notwendige Strukturierung von Vergaben können nur durch eine Zentralisierung der wesentlichen Entscheidungen realisiert werden.“

1. Welchen aktuellen Stand hat die im sogenannten 5. Bericht angekündigte Konzentration der Ressourcensteuerung (Aufgaben, Erledigungstiefe, Art und Weise der Aufgabenerledigung, Standardisierung von Technik und Pro-

zessen, Ausbaustandards, Standards für Betrieb und Unterhaltung, Stellen- und Planstellenbewirtschaftungen, Personalbewirtschaftung, Organisation der Aus-, Fort- und Weiterbildung)?

Die Aufgaben und Zuständigkeiten der bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen werden sukzessive in die zum 1. Mai 2013 eingerichtete Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) überführt und dort mit den delegationsfähigen Aufgaben der Abteilungen „Wasserstraßen, Schifffahrt“ und der Zentralabteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zusammengeführt.

Ab 1. Juli 2013 übernimmt die GDWS z. B. die zentrale Stellennachbesetzung in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Diese erfolgt auf der Grundlage einer einheitlichen Nachbesetzungsstrategie, die sowohl die Wasserstraßenkategorie, Art und Anzahl der Anlagen, die Art der Aufgabenerledigung (Betrieb, Verkehrsmanagement, Unterhaltung, Ausbau) sowie eine entsprechende Priorisierung der Aufgabenbereiche beinhaltet. Im weiteren Aufbauprozess werden zunächst administrative Steuerungsaufgaben (Personalbewirtschaftung, Haushaltsabwicklung, IT-Steuerung (IT = Informationstechnik) der WSV sowie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit) in die GDWS überführt. Die Themenbereiche Ausbaustandards, Standardisierung von Betrieb und Unterhaltung werden sukzessive übernommen. Laufende Prozesse in den Außenstellen werden von der Leitung der GDWS überwacht und ggf. koordiniert.

Ferner wird die GDWS überwiegend zentral betriebene IT-Verfahren einsetzen und sukzessive in die WSV einführen. Hierdurch werden zahlreiche Prozesse in der Ablauforganisation innerhalb der Behörden sowie zwischen den Behörden vereinheitlicht und beschleunigt.

Durch die parallel zur Reform der WSV im Geschäftsbereich des BMVBS betriebene Bündelung von Querschnitts- und Unterstützungsaufgaben in Dienstleistungszentren wird die Aufgabenerledigung in allen Behörden des Geschäftsbereiches weiter standardisiert und das Personal in den jeweiligen Dienststellen entlastet. Zahlreiche Aufgabenbereiche des Geschäftsbereiches werden zurzeit noch auf ihre Bündelungsfähigkeit und Bündelungswürdigkeit hin untersucht.

2. Auf welcher rechtlichen Grundlage ist der Prozess der Standardisierung in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes organisiert, durch wen wird dieser Prozess überwacht bzw. gesteuert, und welche Ergebnisse können diese Gremien bzw. Expertengruppen bisher vorweisen?

Einer rechtlichen Grundlage bedarf der Prozess der Standardisierung nicht. Zur Steuerung des WSV-weiten Standardisierungsprozesses für technische Objekte und für Entscheidungen ist eine Steuerungsgruppe eingerichtet, in der die GDWS und das BMVBS mit insgesamt fünf Mitgliedern vertreten sind.

Die Anforderungsniveaus und Konstruktionsprinzipien sind für die beauftragten Objekte mit ihren Bauteilen, Bauelementen und Systemkomponenten weitestgehend definiert. Der Bearbeitungsstand für die konstruktive Detailplanung mit Leistungs- und Schnittstellendefinitionen, Generalplänen, statischen Berechnungen, Ausführungsplänen, Ausschreibungsunterlagen, Werkplänen und anderen notwendigen Unterlagen ist unterschiedlich. Für den Objekttyp „Schleusen bis 10 m Hubhöhe“ mit seinen Bauteilen und Bauelementen findet derzeit die Qualitätssicherung statt (Prüfung von Ausführungsplänen, Prüfstatiken). Für Arbeitsschiffe und Arbeitsprahme liegen alle Unterlagen vor.

3. Seit wann läuft der in Frage 2 angesprochene Prozess, und bis wann wird er voraussichtlich abgeschlossen sein?

Das Projekt „WSV-weite technische Standardisierung“ wurde im Jahr 2010 initiiert. Der Entwicklungsprozess zur Standardisierung hat dann für einzelne Objekttypen nacheinander begonnen, beispielsweise die Standardisierung von Schleusenanlagen ab Ende 2010, von Wehren Ende 2012 und von Vorhäfen und Liegestellen Anfang 2013. Bereits vorweg laufende singuläre oder regionale Aktivitäten zur Standardisierung wurden in das Gesamtprojekt integriert.

Ausführungsreife Unterlagen werden für die derzeit beauftragten Objekte sukzessive in 2013 und 2014 erwartet.

Der Standardisierungsprozess ist als ständiger Prozess angelegt, damit auch künftige Betriebserfahrungen, neue Erkenntnisse und technischer Fortschritt in die Standardisierungsvorgaben einfließen werden.

4. Welche Effekte werden die bisher erreichten Standardisierungslösungen auf den Haushalt des Bundes haben, und welche weiteren Effekte sind für die Zukunft geplant (bitte pro Jahr angeben, ab 2010 bis 2020)?

Ziel der Standardisierungen ist primär, den behördeninternen Aufwand für Entwicklung, Planung, Beschaffung und Unterhaltung von Anlagen zu reduzieren sowie die Planungsprozesse zu beschleunigen. Damit wird die Erwartung verbunden, dass die knappen Personalressourcen der WSV effizienter genutzt werden können. Bei der Wahl von Konstruktionsprinzipien wird zudem auf kostengünstige Konstruktionen bei gesicherten Qualitätsniveaus und ausreichenden Leistungsdaten geachtet. Einsparmöglichkeiten für den Bundeshaushalt ergeben sich damit nicht, denn trotz einer erhöhten Effizienz reichen die verfügbaren Ressourcen für Investitionen in die Infrastruktur nicht aus mit der Folge, dass nicht alle volkswirtschaftlich rentablen Infrastrukturmaßnahmen in absehbarer Zeit begonnen oder überhaupt realisiert werden können.

5. Welche Kosten können durch die einzelnen Standardisierungsmaßnahmen von Bauwerken, Geräten und Fahrzeugen jeweils eingespart werden (bitte nach Teilbereichen getrennt auflisten)?

Eine Abschätzung der erzielbaren Effizienzgewinne ist noch nicht vorgenommen worden.

6. Welche Projekte wurden durch die Gremien bzw. Expertengruppen vorgeschlagen, deren Realisierung machbar erscheint bzw. die bereits realisiert werden?

Die Steuerungsgruppe hat derzeit Expertengruppen im Wesentlichen für folgende Objekte eingerichtet, deren Standardisierung machbar erscheint und Effizienzgewinne verspricht:

- Schleusen bis 10 m Hubhöhe ohne Sparbecken,
- Schleusen bis 10 m Hubhöhe mit Sparbecken,
- Zwillingschleusen bis 10 m Hubhöhe,
- Schleusen über 10 m bis 25 m Hubhöhe mit Sparbecken,

- Schleusen über 25 m Hubhöhe mit Sparbecken, jeweils mit den Bauteilen
 - Oberhaupt, Obertor, Füllorgane
 - Unterhaupt, Untertor, Entleerorgane
 - Sparbeckenverschlüsse
 - Antriebe mit Steuerung
 - Revisionsverschlüsse
 - Schleusenausrüstung (Schwimmpoller, Stoßschutzanlagen, Beleuchtung, Kameraüberwachung u. a.)
- Leitzentralen für Schleusen,
- Wehre,
- Sicherheitstore
- Hochwasserschutzstore,
- Arbeitsschiffe
- Arbeitsprahme
- Ruderhäuser/Steuerstände für Arbeitsschiffe
- Stromtankstellen/Landanschlüsse für die Binnenschifffahrt
- Liegestellen
- Betriebsgebäude für Außenbezirke und Bauhöfe.

Vorliegende Ergebnisse der Standardisierung fließen bereits sukzessive in laufende und neu begonnene Projekte zu diesen Objekten ein.

7. Bei welchen der in Frage 6 vorgeschlagenen Projekte ist nach Auffassung der Bundesregierung eine Standardisierung von Bauwerken, Geräten und Fahrzeugen nicht bzw. nur bedingt möglich (bitte Begründung aufführen sowie nach Teilbereichen trennen)?

Es ist beabsichtigt, alle standardisierten Konstruktionsprinzipien, Bauteile, Bauelemente und Systemkomponenten nach ihrer abschließenden Bearbeitung sukzessive in alle Neubau- und Beschaffungsvorgänge einfließen zu lassen.

Da das Projekt der technischen Standardisierung als „modularer Systembaukasten“ angelegt ist, können geeignete Komponenten auch bei Umbaumaßnahmen und Teilersatzmaßnahmen im Bestand eingesetzt werden.

In Einzelfällen können spezielle Randbedingungen jedoch auch künftig individuelle Lösungen erfordern.

8. Welche Überlegungen gibt es bereits, die Standardisierung auf weitere Bereiche als auf Bauwerke, Geräte und Fahrzeuge bzw. auf weitere Verwaltungsbereiche auf Bundesebene auszuweiten?

Die Konzentration der WSV-weiten Steuerungsaufgaben in der GDWS, die BVBS-weite (BVBS = Bundesverband Bausoftware e. V.) Bündelung von Querschnitts- und Unterstützungsaufgaben in Dienstleistungszentren sowie die Einführung einheitlicher IT-Systeme bedingen zwangsläufig die Standardisierung der entsprechenden Geschäftsprozesse in den angeschlossenen Behörden.

Weitere fachliche Bündelungen mit Standardisierungsanteilen werden über die Standardisierung der Bauwerke in den Bereichen Bauwerksüberwachung und Bauwerksinspektionen, Baubestandswerk, Vermessung und Liegenschaften erwartet.

9. An welchen Investitionsprojekten im Wasserbau wird es voraussichtlich zum Einsatz erprobter Standardisierung kommen, bzw. wo kommen diese Standardisierungslösungen bereits zum Einsatz?

Unter Berücksichtigung bereits vorhandener Planungsleistungen für aktuelle Projekte und der Verabschiedung von standardisierten Komponenten fließen die Planungsunterlagen sukzessive in alle künftigen Investitionsprojekte im Wasserbau ein.

Einzelne Elemente aus dem „standardisierten modularen Systembaukasten“ werden bereits in die laufenden Planungen zum Ersatz von Wehren und Schleusen am Neckar, am Main und am Main-Donau-Kanal eingefügt. Die Standardisierungslösungen kommen erstmalig vollumfänglich für die neuen Schleusen an der Dortmund-Emskanal-Nordstrecke zum Einsatz.

10. Welche Rolle spielt das Ergebnis des Einsatzes standardisierter Lösungen bei der aktuellen Aus- und Neubaumaßnahme am Neckar (Erweiterung der Schleusen), und inwieweit sind die Ergebnisse aus der Ausbaumaßnahme auf weitere Baumaßnahmen übertragbar?

Die Ersatzinvestitionen am Neckar (Schleusen, Wehre, Sicherheitstore, Hochwasserschutzstore) sind zum großen Teil Maßnahmen in der bestehenden Bausubstanz der Staustufen, die erschwerend sehr unterschiedliche Konstruktionen und individuelle örtliche Randbedingungen aufweisen. Dennoch wurden für diese Ersatzinvestitionen am Neckar, dem WSV-weiten Standardisierungsprozess zeitlich vorlaufend, einzelne standardisierte Bauteile und Komponenten sowie Bauverfahren entwickelt.

Die Erkenntnisse aus diesen laufenden Maßnahmen am Neckar sind in den WSV-weiten Standardisierungsprozess eingeflossen. Bei noch nicht begonnen Projektplanungen am Neckar werden aber auch die Ergebnisse der WSV-weiten Standardisierung berücksichtigt, soweit dies unter den genannten Randbedingungen sinnvoll ist.

11. Ist es zutreffend, dass die Bedienung von Schleusen, Schiffshebwerken etc. zukünftig zentral in wenigen Regionen gesteuert werden soll, und wenn ja, wie viele Schleusen, Schiffshebwerke etc. sollen von einem Bedienplatz gesteuert werden?

Die Automatisierung und Fernbedienung von Schleusen ist ein laufender Prozess, der bereits Mitte der 90er-Jahre begonnen wurde und vor dem Hintergrund abnehmender Personalressourcen aktuell weiter vorangetrieben wird. Inzwischen sind rund 40 Prozent der Schleusen der WSV an Leitzentralen angebunden. Ziel ist, dass zukünftig über 90 Prozent der Schleusen und auch Hebewerke von Leitzentralen aus bedient bzw. kontrolliert werden können. Dieser Prozess ist aufgrund der begrenzt verfügbaren Personalressourcen alternativlos.

Technischer Verschleiß in den vorhandenen Leitzentralen sowie technische Entwicklungen und geänderte Anforderungen der Ergonomie erfordern ein Re-Engineering der bestehenden Leitzentralen. Hierzu und für die noch zu bauenden Leitzentralen werden einheitliche Standards erarbeitet. Hierbei stehen vor

allem die ergonomischen Kriterien zur optimalen Aufgabenerledigung im Fokus.

Die maximale, zeitgleiche Bedienung von Schleusen von einem Bedienplatz aus beschränkt sich, wie durch Gutachten belegt, auf zwei Schleusenkammern. Abhängig von der lokal vorhandenen Schiffsfrequenz ergibt sich dann, wie viele Schleusenkammern von einem Bedienplatz aus bedient werden können. Dies kann je nach der Verteilung des Schiffsaufkommens für Wochen- und Tageszeiten unterschiedlich sein. Hierbei sind neben der Schleusenbedienung auch andere Zusatzaufgaben zu berücksichtigen. Die notwendige Anzahl der Bedientische und Beschäftigten ist daher regional unterschiedlich.

12. Welche Einsparungen bzw. welche Synergien erhofft sich die Bundesregierung mit der in Frage 11 angesprochenen Maßnahme?

Einsparungen ergeben sich durch Wegfall der konventionellen Schleusensteuerstände an jeder Schleusanlage. Synergien ergeben sich, weil in einer Leitzentrale eine gleichverteilte Auslastung der Beschäftigten möglich wird und temporäre personelle Engpässe leichter kompensiert werden können. Neben den Einspareffekten wird durch die Einrichtung der Leitzentralen ein teamorientiertes und modernes Arbeitsumfeld geschaffen, in dem auch gegenseitige Hilfestellungen und eine flexiblere Handhabung von besonderen Ereignissen erleichtert werden. Diese Effekte überkompensieren die direkten und indirekten Kosten für die Leitzentralen. Die resultierenden Ressourceneinsparungen werden durch die vorhandenen Einsparauflagen in vollem Umfang abgeschöpft.

13. Von welchen Orten aus sollen die Schleusen bzw. Schiffshebewerke etc. zukünftig zentral gesteuert werden, und wie viele Mitarbeiter sollen dafür ab wann zuständig sein (bitte jeweils nach Fernsteuerzentralen auflisten)?

Die Automatisierung und Umschaltung der Schleusen in Leitzentralen ist ein laufender Prozess. Nach momentanem Planungsstand werden zukünftig voraussichtlich ca. 35 Leitzentralen im Einsatz sein, wobei noch nicht alle Standortfragen geklärt sind. Die erforderliche Anzahl der Beschäftigten für die einzelnen Leitzentralen wird dabei anhand der zu erwartenden Auslastung festgelegt. Da noch nicht alle Entscheidungen, beispielsweise zur organisatorischen Zuordnung von Schleusanlagen und von weiteren Aufgaben (z. B. die Wehrbedienung), getroffen werden konnte, ist eine abschließende Aussage nicht möglich. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

