

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Harald Ebner, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zulassung von Binnenschiffen durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Als sogenannte weitere Dienststelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ist die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt (ZSUK) für die „Leitung, Koordinierung, Verwaltung und Beantwortung besonderer technischer Fragen“ zuständig. Im Jahr 1996 wurde sie aus bis dahin elf selbstständigen Untersuchungskommissionen gegründet (www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/ZSUK/).

Die ZSUK ist damit vor allem für die Erlaubniserteilung zur Fahrt von Binnenschiffen auf Bundeswasserstraßen und damit mit den im Zusammenhang stehende Zulassungen zuständig. Die ZSUK ist die einzige Institution in Deutschland, die Fahrtzulassungen für Schiffe über 20 m Länge auf Binnenwasserstraßen erteilen darf. Allerdings gewähren die europäischen Vorgaben in der Umsetzung einen Spielraum; dieser wird nach Kenntnis der Fragesteller in Deutschland durch die ZSUK jedoch nicht bzw. nur selten wahrgenommen. Außerdem scheint im Bereich der Kommunikation der ZSUK nach außen Nachholbedarf zu bestehen. Dieses Problem und weitere im Zusammenhang stehende Probleme wurden in der Vergangenheit bereits bei verschiedenen Fachverbänden im Binnenschifffahrtsbereich diskutiert.

Im Rahmen der Reform der WSV und der aktuellen Erstellung eines neuen Standortkonzepts bzw. einer Personalbedarfsermittlung scheint auch eine Evaluation der ZSUK-Aufgaben und deren öffentlicher Wahrnehmung notwendig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. An welcher Stelle in der WSV ist die ZSUK eingerichtet, und welche Aufgaben nimmt sie genau und mit wie vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an welchen Standorten wahr?
2. Aus welchen Gründen werden im Binnenschifffahrtsbereich in Deutschland die technischen Untersuchungen und Abnahmen (also nicht hoheitliche Aufgaben) in staatlicher Hand durchgeführt, während diese Aufgaben im Ausland oder in der Seeschifffahrt durch die Schiffs-Klassifizierungsgesellschaften durchgeführt werden (www.bg-verkehr.de „Anerkannte Klassifikationsgesellschaften“)?
3. Welcher Terminvorlauf für Besichtigungen, Besprechungen oder Abnahmen mit den Kunden ist bei der ZSUK jeweils nötig (bitte nach Standorten aufschlüsseln)?

4. Aus welchen Ausbildungsbereichen bzw. Studiengängen werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der ZSUK eingestellt, und welche Aufgabenbereiche müssen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in welchen Abteilungen jeweils wahrnehmen?
5. Welche Schnittstellen der ZSUK gibt es zu den Kunden, und durch welche Maßnahmen versucht man, sich vermehrt gegenüber der Kundenseite zu öffnen?
6. a) Welche Alternativen gibt es nach Kenntnissen der Bundesregierung zum Beispiel, um den Kundenkontakt bei der Erteilung von Fahrerlaubnissen für Binnenschiffe zu regeln und nötigenfalls zu verbessern?
b) Kann die Bundesregierung die nichthoheitlichen Aufgaben der ZSUK auch ganz oder teilweise an private Organisationen abgeben, und wenn ja, in welchem Umfang, an welche Institutionen (etwa Klassifizierungsgesellschaften oder Zertifizierungsstellen), und aus welchen Gründen wurde dieser Weg bisher in Deutschland nicht verfolgt?
Wenn nein, warum nicht?
7. a) Aus welchen Gründen stellt die ZSUK nach Informationen der Fragesteller vorrangig vorläufige Schiffsatteste für Binnenschiffe aus, und welche Nachteile können diese bei Kunden der ZSUK in der Praxis mit sich bringen?
b) Aus welchen Gründen werden endgültige Schiffsatteste nach Information der Fragesteller erst nach langer Bearbeitungszeit ausgestellt (bitte durchschnittliche Bearbeitungsdauer nennen)?
8. Aus welchen Gründen zögert die ZSUK nach Information der Fragesteller mit der Zulassung der von an Land erfolgreich zugelassenen Maschinen und verlangt zusätzliche Tests für deren Betrieb auf dem Binnenschiff, obwohl der Unterschied zwischen Betrieb an Land und Betrieb auf dem Binnenschiff in den bisherigen Fällen nur theoretisch war?
9. Welche Bearbeitungsdauer gibt es aktuell bei der Abnahme von Binnenschiffen?
10. a) Begleitet man den Kunden vonseiten der ZSUK von Anfang an bei der Projektbearbeitung (Neubauten) und klärt auch technische Fragen vor Baubeginn, und wenn nein, aus welchen Gründen werden technische Fragen erst zum Schluss der Bauphase hin geklärt?
b) Begleitet man den Kunden vonseiten der ZSUK von Anfang an bei technischen Neuerungen, und wenn nein, in welchem Zeitrahmen kann die ZSUK solche Anfragen in der Regel beantworten?
11. Kam es in der Vergangenheit vor, dass Eichaufnahmen direkt bei der ZSUK oder einer ihrer Außenstellen vorgenommen werden mussten, und wenn ja, wie oft, und mit welchem zeitlichen Vorlauf können in der Regel Termine zur Eichaufnahme vor Ort in den Werften vorgenommen werden?

Berlin, den 12. November 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion