

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Peter Meiwald, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umsetzung der Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Die Bundesregierung hatte im Jahr 2012 nach jahrzehntelanger Diskussion mit dem sogenannten Fünften Fortschrittsbericht Pläne für eine Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV; damals noch Wasser- und Schifffahrtsverwaltung) vorgelegt. Eckpunkte waren unter anderem die Zusammenlegung von sieben Direktionsrevieren auf eine Generaldirektion sowie eine Priorisierung der Bundeswasserstraßen in drei Ausbaukategorien. Durch diese und weitere Maßnahmen sollte die Verwaltung effizienter gestaltet und Kosten gespart werden.

In der Umsetzung kam die Reform spätestens seit der Wahl im Jahr 2013 ins Stocken. Die örtliche Zusammenlegung der Direktionen konnte seitdem noch immer nicht vollzogen werden, obwohl bereits ein Gebäude angemietet worden ist. Statt weniger oder zumindest gleichvielen Mitarbeitern werden stets neue Mitarbeiter eingestellt, ohne bestehende Strukturen zu hinterfragen.

Laut dem Fünften Bericht sollte die Mitarbeiteranzahl durch natürliche Fluktuation von rund 12 500 auf unter 10 000 zurückgeführt werden. Inzwischen nennt der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, jedoch bereits eine Mitarbeiterzahl von 14 000 (Plenarprotokoll 18/64).

Gleichzeitig behauptet die Bundesregierung, dass „das Reformprojekt [...] kurz vor dem Abschluss“ stehe (Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI – vom August 2014).

Außerdem wollte die Bundesregierung eine Wasserstraßenmaut vorrangig zur Refinanzierung der touristischen Wasserstraßen einführen. Das Bundesgebührengesetz hätte sie dazu verpflichtet. Doch laut Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/3665 gab sie im Jahr 2014 diesem Projekt vorerst wieder eine Absage.

Kürzlich kündigte der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zusätzlich, außerhalb der Vorhaben zur WSV-Reform, eine Planungsgesellschaft des Bundes für die Realisierung von Wasserstraßenprojekten an, ohne Details zu nennen: „Wir konzipieren gerade, wie wir Planung außerhalb der bewährten Strukturen umsetzen können“ (Täglicher Hafenbericht, 30. März 2015).

Es stellt sich die Frage, was bisher mit der Reform der WSV erreicht werden konnte und ob und inwieweit die Bundesregierung das nach Auffassung der Fragesteller für den langfristigen Erhalt der Bundeswasserstraßen sowie für die Steuerzahler wichtige Projekt weiterverfolgt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit steht die im Jahr 2012 auf den Weg gebrachte Reform der WSV, wie von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zur Vorstellung des Sechsten Reformfortschrittsberichts verkündet „kurz vor dem Abschluss“?
2. a) Ab wann wird die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), örtlich in Bonn an ihrem Dienstsitz zusammengeführt, ihre Arbeit in allen vorgesehenen Abteilungen und Unterabteilungen aufnehmen?
b) Seit wann hat die Bundesregierung Räumlichkeiten für die GDWS mit wie vielen Quadratmetern und für wie viele Mitarbeiter angemietet, und welche Kosten entstehen jährlich für die Anmietung inklusive Nebenkosten seit wann?
c) Welche Maßnahmen werden durch die Bundesregierung ergriffen, um die Abteilungen der GDWS in Bonn zeitnah aufbauen zu können?
d) Ist die beabsichtigte Übertragung von Aufgaben aus dem BMVI zur GDWS bereits vollzogen, und wenn nein, warum nicht?
3. a) Wann wird die Bundesregierung das gemäß Bundestagsbeschluss der Regierungsfractionen (Plenarprotokoll 18/76) für Ende März 2015 vorgesehene Rechtsbereinigungsgesetz (auch Zuständigkeitsanpassungsgesetz) für die WSV mit welchem Inhalt vorlegen?
b) Aus welchen Gründen verzögert sich die Vorlage des Gesetzes weiter?
4. a) Aus welchen Gründen wurde gemäß dem Sechsten Bericht der Zeitpunkt zum Abschluss wesentlicher Ziele der Reform vom Jahr 2020 bis zum Jahr 2025 verlängert, und warum ist nach Auffassung der Bundesregierung eine Erfüllung der Reformziele aus dem Fünften Bericht bis zum Jahr 2020 nicht möglich?
b) Welche der Reformziele aus dem Fünften Bericht können hingegen nach Auffassung der Bundesregierung bis zum Jahr 2020 abgeschlossen werden?
5. Bis wann wird nach aktuellen Planungen die Personalbedarfsermittlung abgeschlossen sein?
6. a) Bis wann wird die Bundesregierung das Standortkonzept für die WSV ausgearbeitet haben, und bis wann wird sie dieses mit welchem Inhalt umsetzen?
b) Inwieweit werden die Ergebnisse der Personalbedarfsermittlung im Standortkonzept der WSV bereits Berücksichtigung finden?
c) Wie viele und welche Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSA) mit welchen Standorten und Außenstellen wird es im Zuge des neuen Standortkonzepts geben mit welchen Reviergrenzen und Zuständigkeiten, und welche WSA-übergreifenden Aufgaben werden an welchen Standorten gebunden?
d) Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung sicherstellen, dass WSA innerhalb eines Reviers künftig gleichwertig behandelt und nicht mehr in Haupt- und Nebenämter unterschieden werden?

- e) Welche Ausführungsaufgaben sollen auf der Ebene der GDWS zukünftig wahrgenommen werden bzw. werden bereits durch deren Außenstellen wahrgenommen?
- f) Welche Fachstellen, Berufsbildungszentren und Zentralstellen wird es an welchen WSV-Standorten bzw. deren Außenstellen zukünftig geben, und welche weiteren Verschiebungen sind hier zukünftig durch die Bundesregierung vorgesehen?
- g) Durch welche Maßnahmen wurden bereits bzw. werden zukünftig die WSA in ihren Kompetenzen gestärkt (bitte auch begründen, wenn keine Kompetenzverlagerungen stattfinden bzw. stattgefunden haben)?
- h) Welche Aufgaben und Aufgabengebiete wurden seit Beginn der Reform von den ehemaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen bzw. Außenstellen der GDWS in die WSA verlegt?
7. a) Wie viele Mitarbeiter (Vollzeitäquivalent) hat die WSV des Bundes mit aktuellem Stand Juni 2015 (bitte jeweils tabellarisch aufgeschlüsselt nach Generaldirektion Bonn, deren Außenstellen sowie 39 WSA)?
- b) Auf welche Daten oder Aussagen berief sich Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt in der Bundestagsdebatte im November 2014 zur WSV-Reform, in der er die Anzahl von 14 000 Mitarbeitern nannte (Plenarprotokoll 18/64, S. 6059)?
- c) Wie haben sich die Mitarbeiterzahlen in der WSV insgesamt seit dem Jahr 2000 bis Juni 2015 jährlich entwickelt (bitte jeweils tabellarisch aufgeschlüsselt nach Generaldirektion Bonn, deren Außenstellen sowie 39 WSA bzw. vor dem Jahr 2013 sieben Direktionen und jeweilige Ämter)?
- d) Von welchen Mitarbeiterzahlen in der WSV geht die Bundesregierung bis zum voraussichtlichen Abschluss der Reformziele im Jahr 2025 aus?
- e) Welche Personalabgänge in der WSV (Anzahl) sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf das Gesetzesvorhaben zur Rente ab dem 63. Lebensjahr zurückzuführen?
- f) Wie haben sich die Mitarbeiterzahlen der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) seit dem Jahr 2000 bis Juni 2015 jährlich entwickelt?
- g) Wie haben sich die Mitarbeiterzahlen der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) seit dem Jahr 2000 bis Juni 2015 jährlich entwickelt?
- h) Wie haben sich die Mitarbeiterzahlen des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) seit dem Jahr 2000 bis Juni 2015 jährlich entwickelt?
- i) Wie haben sich die Mitarbeiterzahlen des gemeinsamen Havariekommandos des Bundes und der Küstenländer seit dessen Einrichtung in den Jahren 2003 bis Juni 2015 jährlich entwickelt?
8. a) Wie viele Stellenausschreibungen für welche neu geschaffenen Stellen hat die Bundesregierung im Jahr 2014 veröffentlicht, und wie viele Stellen davon hat sie neu besetzt?
- b) Wie viele Stellenausschreibungen für welche neu geschaffenen Stellen wird die Bundesregierung in den Jahren 2015 bis 2018 veröffentlichen und neu besetzen?
- c) Welche Kosten für zusätzliche Stellen in der WSV fielen im Jahr 2014 an und werden für die einzelnen Jahre 2015 bis 2018 voraussichtlich anfallen?

9. a) Mit welchen Maßnahmen geht die Bundesregierung gegen den drohenden Fachkräftemangel, resultierend aus sinkenden Nautik- und Seefachschulabsolventen, (www.ndr.de vom 25. November 2014 „Kapitänsausbildung vor dem Aus?“) vor, und wie wird sie zukünftig eine hochwertige Ausbildung vor Ort sowie eine Attraktivität der WSV für Absolventen oder Berufseinsteiger sicherstellen?
 - b) Inwieweit spielen dabei Weiterqualifizierungs- und Aufstiegsmöglichkeiten innerhalb der WSV eine Rolle?
 - c) Mit welchen Maßnahmen geht die Bundesregierung gegen den drohenden Fachkräftemangel, resultierend aus dem Tarifrecht des Bundes, vor, und wie wird sie diese Hürde zukünftig versuchen zu beheben?
10. Plant die Bundesregierung einen neuen Standort des WSA Stuttgart bzw. wird dessen Umsiedlung bereits vollzogen, und welche Mitarbeiteranzahl sowie welche Aufgabenaufteilung ist jeweils für den Standort WSA Stuttgart sowie das Amt für Neckarabau Heidelberg heute bzw. bis zum Jahr 2020 vorgesehen?
11. a) Welche Planungen sieht die Bundesregierung vor bei der Errichtung einer neuen Management- und Planungsgesellschaft für den Wasserstraßenbau, und durch welche Maßnahmen könnte diese für gut ausgebildete Fachkräfte attraktiver sein als die Konstruktion der heutigen WSV?
 - b) Aus welchen Gründen plant die Bundesregierung die Einrichtung dieser Gesellschaft, und über welche Struktur und Gesellschaftsform soll diese verfügen und wie an die bisherige WSV angebunden sein?
 - c) Mit wie vielen Mitarbeitern soll diese Gesellschaft ausgestattet sein, und welche Aufgaben soll sie genau in welchen Abteilungen betreuen?
 - d) Wo soll die neue Gesellschaft mit welchen Schnittstellen angebunden werden (GDWS, BMVI etc.)?
 - e) Soll für diese neue Gesellschaft hauptsächlich auf Mitarbeiter aus der bestehenden WSV zurückgegriffen werden, und wie viele Mitarbeiter plant die Bundesregierung, für diese Gesellschaft neu einzustellen?
 - f) Welche Projekte plant die Bundesregierung, durch die Management- und Planungsgesellschaft schneller zu realisieren als durch die WSV?
12. a) Aus welchen Gründen verzögert sich die angekündigte Wasserstraßenmaut?
 - b) Aus welchen Gründen verfolgt die Bundesregierung die Einführung einer Wasserstraßenmaut nicht weiter, obwohl das Bundesgebührengesetz die Bundesregierung dazu verpflichtet (DER TAGESSPIEGEL vom 13. November 2014, www.tagesspiegel.de/berlin/gewaesser-in-berlin-und-brandenburg-boote-und-schiffe-sollen-maut-zahlen/10965742.html)?
 - c) Welchen Sachstand hat die Erarbeitung einer allgemeinen Gebührenverordnung der Bundesregierung, und bis wann ist mit deren Veröffentlichung mit welchen voraussichtlichen Auswirkungen auf die Erhebung von Wasserstraßennutzungsgebühren zu rechnen?
 - d) Durch welche Maßnahmen plant die Bundesregierung den Erhalt der touristischen Wasserstraßen langfristig sicherzustellen?
13. Aus welchen Gründen wird eine gemeinsame Bereederung der Bundesschiffe (See und Binnen) sämtlicher betroffener Ressorts und damit auch für Schiffe der WSV weiterhin nicht in Betracht gezogen (Bundestagsdrucksache 17/11444)?

14. a) Welcher aktuelle Sachstand besteht bezüglich der Einführung eines Controlling-Systems und einer Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) in der WSV?
 - b) Welchen Stand haben die im Jahr 2014 aufgenommenen Verhandlungen der Bundesregierung mit der für die Einführung der KLR zuständigen Personalvertretung in der WSV?
15. a) Bis wann wird die Bundesregierung durch welche Maßnahmen Voraussetzungen schaffen, um das bisher nur teilweise bewertete Sachanlagevermögen der Bundeswasserstraßen (Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 13. März 2014) vollständig zu bewerten?
 - b) Bewertungen von welchen Wasserstraßen und welchem weiteren Sachanlagevermögen liegen der Bundesregierung im Bereich WSV bereits vor, und aus welchen Gründen konnten bisher keine darüber hinaus gehenden Bewertungen vorgenommen werden?
16. a) Welcher Terminvorlauf für Untersuchungen zur Erlangung einer Fahrtauglichkeitsuntersuchung bei der ZSUK (Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt) ist derzeit von Kunden einzuplanen (bitte nach Standorten aufschlüsseln)?
 - b) Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem niederländischen Modell („Class Agreements“), nach dem alle Zertifizierungen für Binnenschiffe an Klassifizierungs- bzw. Sachverständigenbüros übertragen wurden?
 - c) Inwieweit ist dieses Modell nach Einschätzung der Bundesregierung auch auf Deutschland übertragbar, um staatliche Aufgaben dienstleistungsorientiert für die Kunden zu erbringen?
 - d) Inwieweit kann nach Auffassung der Bundesregierung die aktuelle Umstrukturierung des Eisenbahn-Bundesamtes bezüglich der Zulassung von Zügen auch für die Zulassung von Binnenschiffen als Vorbild dienen (vgl. www.welt.de vom 19. November 2014: „Künftig dürfen auch TÜV und Dekra Züge prüfen“)?
17. Bis wann wird die Bundesregierung das bereits seit dem Jahr 2008 und zuletzt für Mitte 2015 angekündigte Wassertourismus-Konzept vorlegen?
18. Bis wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag einen Siebten Fortschrittsbericht vorlegen, und welche Maßnahmen mit welchen Teilschritten aus dem Fünften bzw. Sechsten Bericht wird sie bis dahin umgesetzt haben?

Berlin, den 9. Juni 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

