

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/5181 –**

Umsetzung der Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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“?

Wesentliche Entscheidungen zur WSV-Reform (WSV – Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung) sind mit Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 26. September 2012 zur Reform des mittelbehördlichen Aufbaues (5. Bericht) gefallen.

Zum 1. Mai 2013 wurde die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) eingerichtet. Die aufbauorganisatorischen Entscheidungen sind getroffen und werden umgesetzt. Derzeit wird am Umbau der GDWS von regionaler zu funktionaler Zuständigkeit gearbeitet.

Die Grundsatzentscheidung zur Ämterstruktur wurde mit Beschluss des Deutschen Bundestages am 18. Dezember 2014 getroffen.

Bei der Umsetzung der getroffenen Entscheidungen sind die Vorgaben der Sozialverträglichkeit und die Einbindung der Beschäftigten zu beachten. Insgesamt wird die Umsetzung der Entscheidungen, wie von Anfang an beabsichtigt, mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

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?

Die Leitungsebene der GDWS hat ihre Arbeit in Bonn aufgenommen. Von hier aus wird die Arbeit der GDWS an allen acht Standorten (Zentrale Bonn und sieben Außenstellen) geleitet. Der Aufbau des Standorts Bonn erfolgt sukzessive durch Verlagerung von Dienstposten aus den Außenstellen nach Bonn. Dies kann aufgrund der sozialverträglichen Zusagen nur bei freiwerdenden Dienstposten oder auf freiwilliger Basis geschehen.

- 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?

Der Hauptmietvertrag über 2 170,85 m² Bürofläche und 237 m² Archivfläche (einschl. 41 Stellplätze in der Tiefgarage und Außenanlage) läuft ab dem 1. Oktober 2014. Diese Fläche reicht für 75 Arbeitsplätze. Es wurde eine mietfreie Zeit von 20 Monaten vereinbart.

Ab dem 1. Januar 2015 wurde die erste Optionsfläche des Mietvertrages mit einer Fläche von 733 m² angemietet. Diese bietet Platz für 24 Arbeitsplätze und einen Sozialraum. Auch hier ist eine mietfreie Zeit vereinbart worden.

Die monatliche Miete für die Gesamtfläche beträgt ab dem 1. Juni 2016:

47 950,42 Euro pro Monat Gesamtmiete mit Nebenkosten.

- c) Welche Maßnahmen werden durch die Bundesregierung ergriffen, um die Abteilungen der GDWS in Bonn zeitnah aufbauen zu können?

Organisatorisch sind demnächst alle Strukturen unterhalb der bereits eingerichteten Unterabteilungsebene bis zur Dezernatsebene eingerichtet. Vorhandenes Personal wird in die neue Dezernatsstruktur überführt und die noch vorhandenen regionalen Zuständigkeiten der Außenstellen in der bisherigen Dezernatsstruktur damit aufgehoben.

Die personalwirtschaftliche Verlagerung zum Standort Bonn ist durch die auch politisch vorgegebene sozialverträgliche Umsetzung der WSV-Reform nur auf Basis der Freiwilligkeit oder bei Nachbesetzung freier, wiederbesetzbarer Dienstposten möglich.

Derzeit werden personalwirtschaftliche Mobilitätsanreize geprüft.

- d) Ist die beabsichtigte Übertragung von Aufgaben aus dem BMVI zur GDWS bereits vollzogen, und wenn nein, warum nicht?

Mit der Übertragung von Aufgaben aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur GDWS wurde begonnen.

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?

Das „Gesetz zur Anpassung der Zuständigkeiten von Bundesbehörden an die Neuordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV-Zuständigkeitsanpassungsgesetz)“ liegt als Referentenentwurf vor. Die Ressortabstimmung ist abgeschlossen. Der Gesetzentwurf und die dazugehörigen Verordnungsentwürfe wurden den Fraktionen des Deutschen Bundestages am 8. Juli 2015 zugeleitet. Nach derzeitiger Planung wird das Bundeskabinett nach der Sommerpause den Gesetzentwurf beschließen.

Das Gesetz und die Verordnungen zeichnen die organisatorischen Änderungen durch die WSV-Reform nach.

- b) Aus welchen Gründen verzögert sich die Vorlage des Gesetzes weiter?

Für das WSV-Zuständigkeitsanpassungsgesetz und die ergänzenden Verordnungen waren umfangreiche Recherchen erforderlich, um alle einschlägigen Gesetze und Verordnungen zu erfassen. Außerdem musste dieses Vorhaben mit den vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz federführend betreuten Vorhaben einer Zehnten Zuständigkeitsanpassungsverordnung zur Anpassung von Rechtsvorschriften an veränderte Zuständigkeiten oder Behördenbezeichnungen innerhalb der Bundesregierung und eines Zweiten Rechtsbereinigungsgesetzes abgeglichen werden, um Überschneidungen zu vermeiden.

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?

Die Fragen 4a und 4b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung war von Anfang an als Prozess angelegt, bei dem die Ziele sukzessiv erreicht werden sollten. Das Reformvorhaben ist von Beginn an und fortlaufend von parlamentarischen Maßnahmen beeinflusst und begleitet worden. Diese wurden im Laufe des Reformprozesses, z. B. durch die veränderte politische Konstellation nach der Bundestagswahl im Jahr 2013, neu justiert und in Teilen auch korrigiert. Die maßgeblichen Reformziele, wie die künftig bundesweite strategische Steuerung, die Stärkung der operativen Kompetenzen in der Region sowie ein aufgaben- und bedarfsge-rechter Ressourceneinsatz, werden bereits vor der vollständigen, insbesondere auch personalwirtschaftlichen, Umsetzung erreichbar sein.

5. Bis wann wird nach aktuellen Planungen die Personalbedarfsermittlung abgeschlossen sein?

Voraussichtlich wird eine Personalbedarfsermittlung der GDWS nach anerkannten Methoden bis Ende des Jahres 2017 vorliegen.

6. a) Bis wann wird die Bundesregierung das Standortkonzept für die WSV ausgearbeitet haben, und bis wann wird sie dieses mit welchem Inhalt umsetzen?

Mit der Entscheidung zum Erhalt aller bisherigen Standorte der Wasser- und Schifffahrtsämter erübrigt sich ein Standortkonzept.

- b) Inwieweit werden die Ergebnisse der Personalbedarfsermittlung im Standortkonzept der WSV bereits Berücksichtigung finden?

Auf die Antwort zu Frage 6a wird verwiesen.

- 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?

Die bei der GDWS dazu eingerichtete Stabsstelle erarbeitet zurzeit einen Entscheidungsvorschlag zur Umsetzung der Ämterstruktur. Es ist davon auszugehen, dass im Jahr 2015 hierzu noch eine Entscheidung getroffen werden kann.

- 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?

Eine Unterscheidung in Haupt- und Nebenämter gibt es nicht und wird es nicht geben.

- e) Welche Ausführungsaufgaben sollen auf der Ebene der GDWS zukünftig wahrgenommen werden bzw. werden bereits durch deren Außenstellen wahrgenommen?

Zurzeit nimmt die GDWS gebündelte Ausführungsaufgaben der Ämter überwiegend in den Aufgabenbereichen Allgemeine Rechtsangelegenheiten, Schifffahrt und Technik wahr. Die Stabsstelle „Ämterstruktur“ untersucht u. a. das konkrete Delegationspotenzial auf die zukünftigen Ämter.

- 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?

Die Berufsbildungszentren an den Standorten Koblenz und Kleinmachnow und die Sonderstelle für Aus- und Fortbildung am Standort Hannover einschließlich deren Außenstelle für Schiffssicherung am Standort Neustadt sind in die neue Struktur der GDWS überführt.

Zu den anderen Fach- und Sonderstellen können derzeit keine Angaben gemacht werden.

- 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)?

Die Kompetenzen der heutigen WSÄ sind u. a. durch die Anpassung der Verwaltungsvorschrift der WSV VV-WSV 2107 „Aufstellen und Prüfen von Entwürfen (Basis zur Einleitung von finanzwirksamen Maßnahmen nach BHO für Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen)“ bereits seit dem 1. Januar 2015 deutlich gestärkt.

Das BMVI, die GDWS und deren Stabsstelle „Ämterstruktur“ untersuchen u. a. weitere Möglichkeiten zur Stärkung der Kompetenz der zukünftigen Ämter. Die Interessenvertretungen werden frühzeitig und umfassend beteiligt.

- h) Welche Aufgaben und Aufgabengebiete wurden seit Beginn der Reform von den ehemaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen bzw. Außenstellen der GDWS in die WSA verlegt?

Neben der in der Antwort zu Frage 6g beschriebenen und bereits vollzogenen Kompetenzverlagerung werden weitere Delegationspotenziale durch die Stabsstelle „Ämterstruktur“ geprüft.

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)?
- 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)?

Die Fragen 7a und 7c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Anlage zu Frage 7a wird verwiesen.

Hinweise:

1. Neben den geforderten Erhebungen für die GDWS (mit allen Standorten) und den 39 WSÄ wurden auch die Daten der sieben Neubauämter dargestellt.
2. Die geforderten Angaben in Vollzeitäquivalenten (VZÄ) können nur rückwirkend bis zum Jahr 2007 bereitgestellt werden.
 - 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)?

Die von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt genannte Mitarbeiterzahl umfasste alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Kapitel 12 03. Unabhängig vom Beschäftigungsverhältnis (befristet bzw. unbefristet).

- d) Von welchen Mitarbeiterzahlen in der WSV geht die Bundesregierung bis zum voraussichtlichen Abschluss der Reformziele im Jahr 2025 aus?

Die Untersuchung der tatsächlich erforderlichen Beschäftigtenanzahl ist Gegenstand der umfassenden Personalbedarfsermittlung (PBE) in der WSV. Dieser Prozess wurde, beginnend mit der GDWS, eingeleitet.

- e) Welche Personalabgänge in der WSV (Anzahl) sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf das Gesetzesvorhaben zur Rente ab dem 63. Lebensjahr zurückzuführen?

Auf die Anlagen zu Frage 7e wird verwiesen.

- f) Wie haben sich die Mitarbeiterzahlen der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) seit dem Jahr 2000 bis Juni 2015 jährlich entwickelt?

Auf die Anlage zu Frage 7f wird verwiesen.

Hinweis:

Die geforderten Angaben in VZÄ können nur rückwirkend bis zum Jahr 2007 bereitgestellt werden.

- g) Wie haben sich die Mitarbeiterzahlen der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) seit dem Jahr 2000 bis Juni 2015 jährlich entwickelt?

Auf die Anlage zu Frage 7g wird verwiesen.

Hinweis:

Die geforderten Angaben in VZÄ können nur rückwirkend bis zum Jahr 2007 bereitgestellt werden.

- h) Wie haben sich die Mitarbeiterzahlen des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) seit dem Jahr 2000 bis Juni 2015 jährlich entwickelt?

Auf die Anlage zu Frage 7h wird verwiesen.

Hinweis:

Die geforderten Angaben in VZÄ können nur rückwirkend bis zum Jahr 2007 bereitgestellt werden.

- 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?

Auf die Anlage zu Frage 7i wird verwiesen.

Hinweise:

1. Die geforderten Angaben in VZÄ können nur rückwirkend bis zum Jahr 2007 bereitgestellt werden.
2. Die Angaben können nur für den Bereich Bund bereitgestellt werden.

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?

Mit dem Bundeshaushalt 2014 wurden 35 Stellen für Investitionsteams in der WSV (Ingenieure bzw. Ingenieurinnen im gehobenen und höheren Dienst, Juristen bzw. Juristinnen, Bauaufseher bzw. Bauaufseherinnen) bewilligt.

Hiervon wurden bisher 34 Stellen ausgeschrieben, hiervon sind 33 bereits besetzt. Eine Stellenausschreibung ist in Vorbereitung.

- b) Wie viele Stellenausschreibungen für welche neu geschaffenen Stellen wird die Bundesregierung in den Jahren 2015 bis 2018 veröffentlichen und neu besetzen?

Mit dem Bundeshaushalt 2015 wurden 50 Stellen für Investitionsteams in der WSV (Ingenieure bzw. Ingenieurinnen im gehobenen und höheren Dienst, Juristen bzw. Juristinnen, Bauaufseher bzw. Bauaufseherinnen) bewilligt.

Hiervon wurden bisher 39 Stellen ausgeschrieben, hiervon sind 21 bereits besetzt. Elf Stellenausschreibungen sind in Vorbereitung.

Für den Bundeshaushalt 2016 sind

- 40 dauerhafte Plan- bzw. Stellen für Investitionsteams in der WSV (Ingenieure bzw. Ingenieurinnen im gehobenen und höheren Dienst, Juristen bzw. Juristinnen, Bauaufseher bzw. Bauaufseherinnen) beantragt. Diese sollen nach Bewilligung umgehend ausgeschrieben und besetzt werden. Vorbereitungen hierzu laufen bereits.
- 19 befristete Planstellen (kw 2017 bis 2022; mit Ausscheiden der Stelleninhaber in den bisherigen Außenstellen) für Verwaltungspersonal zum Aufbau der GDWS Zentrale in Bonn beantragt. Auch diese sollen nach Bewilligung umgehend ausgeschrieben und besetzt werden. Vorbereitungen hierzu laufen ebenfalls bereits.

Die Aufnahme von Plan- bzw. Stellen in darauf folgenden Haushaltsplänen ist Gegenstand der kommenden Haushaltsaufstellungsverfahren.

- 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?

Die mit der Ausbringung neuer Plan- bzw. Stellen in den Jahren 2014 bis 2016 im Zusammenhang stehenden Ausgaben wurden durch Einsparung im Einzelplan 12 kompensiert. Die Veranschlagung von Personalausgaben in darauf folgenden Haushaltsplänen ist Gegenstand der kommenden Haushaltsaufstellungsverfahren.

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?

Die Frage 9a bis 9c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die WSV ist derzeit noch bis auf Ausnahmefälle in der Lage, die erforderlichen Fachkräfte auch in den bekannten Mangelbereichen (insb. Technik, Nautik und Informationstechnik) zu gewinnen. Die Bewerbungszahlen sind in diesen Bereichen regional sehr unterschiedlich, jedoch insgesamt auf einem geringer werdenden Niveau. Dienstposten des technischen Dienstes mit nautischer Fachrichtung werden in der WSV durchgehend ausgeschrieben und besetzt. Eine vorherige Freigabe von Stellen zur Nachbesetzung ist nicht erforderlich (nautische Reserve). Die Bewerberzahlen sind in der jüngeren Vergangenheit deutlich gestiegen. Die WSV versucht zudem – in enger Kooperation mit den Seefahrtsschulen – die Laufbahnen für Nautiker in der Verwaltung zu bewerben.

BMVI und WSV haben in Bezug auf die entscheidenden Erfolgsfaktoren bei der Personalgewinnung bereits Maßnahmen zur Erleichterung eingeleitet:

1. Die Attraktivität der Arbeitsplätze ist der wichtigste Erfolgsfaktor für die Gewinnung und den Erhalt qualifizierten Personals. Die WSV hat als bundesweite Flächenverwaltung einen natürlichen Nachteil gegenüber sonstigen Arbeitgebern, insbesondere Länder und Kommunen, da sie i. d. R. keine dauerhaften Standortgarantien geben kann. Deshalb werden flexible Formen der Arbeitszeit- und Arbeitsplatzgestaltung (Teilzeit, Telearbeit, disloziertes Arbeiten) angeboten; Maßnahmen der sozialen Betreuung und der betrieblichen Gesundheitsförderung werden ausgeweitet, das bereits sehr umfassende System der dienstlichen und beruflichen Fortbildung wird überprüft.
2. Qualifizierung internen Personals: Die WSV wird die bereits vielfältigen Möglichkeiten der Personalentwicklung qualitativ und quantitativ weiter ausbauen. Dies betrifft die Angebote der beruflichen Fortbildung nach dem Berufsbildungsgesetz (wie Wasserbaumeisterin bzw. Wasserbaumeister, Schichtleiterin bzw. Schichtleiter an Schleusenanlagen usw.) sowie die sonstigen internen Fortbildungen bzw. Studienangebote für Tarifbeschäftigte, aber auch die Möglichkeiten des Laufbahnaufstiegs im Beamtenbereich (Technik, Nautik, allgemeine Verwaltung).
3. Ausbildungsleistungen: Die WSV wird auch künftig Ausbildungsplätze in zahlenmäßig hohem Umfang anbieten, um dadurch für die Zukunft das erforderliche Personal für den Betrieb und die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen sicherstellen zu können. Darüber hinaus wird sich die WSV in ihren Bemühungen an der neuen „Allianz für Aus- und Weiterbildung 2015–2018“ ausrichten, die Bundesregierung, Gewerkschaften und Länder gemeinsam auf den Weg gebracht haben.
4. Personalmarketing: Die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) wurde mit der Entwicklung und Einführung eines professionellen Personalmarketings für den gesamten Geschäftsbereich beauftragt, um das Haus und insbesondere die Geschäftsbereichsbehörden als Arbeitgeber am Markt

besser zu positionieren. Erste Maßnahmen (z. B. Messeauftritte) wurden bereits durchgeführt.

5. Einsatz moderner Personalgewinnungsinstrumente: Das BMVI nutzt sowohl im Beamten- als auch im Tarifbereich die Attraktivität und die Vorteile sog. dualer Studiengänge. Tarifrrechtliche Regelungslücken werden derzeit im Bundesministerium des Innern (BMI) geklärt.
6. Nutzung vorhandener tariflicher und außertariflicher Möglichkeiten: Die Tarifvertragsparteien haben in der neuen Entgeltordnung des Bundes vor dem Hintergrund des zunehmenden Fachkräftemangels bestimmte Tätigkeiten von einzelnen, dauerhaft besonders gesuchten Berufsgruppen höheren Entgeltgruppen als bisher zugeordnet. Dazu gehören im Wesentlichen die Ingenieurinnen und Ingenieure, Beschäftigte in der Informationstechnik, staatlich geprüfte Techniker, staatlich geprüfte Meister und Nautisches Personal. Insgesamt ermöglicht die neue Entgeltordnung durch die Reduzierung und Neufassung der Tätigkeitsmerkmale einen flexibleren und effizienteren Personaleinsatz.

Weitere bereits durch BMI eingeführte außertarifliche Einkommensanreize, wie z. B. der vorgezogene Stufenaufstieg, und die Regelungen für IT-Personal werden im Bedarfsfall geprüft.

7. Einführung zusätzlicher außertariflicher Einkommensanreize zur besseren Gewinnung und Haltung von Fachkräften: Die Bundesregierung prüft derzeit, ob Kandidatinnen und Kandidaten in den technischen Mangelberufen bei der Einstellung höhere Erfahrungsstufen gewährt werden können, auch wenn das hierfür normalerweise erforderliche Maß an beruflicher Erfahrung noch nicht vorliegt. Dadurch könnte in den Mangelberufen eine deutlich höhere Einstiegsbezahlung erfolgen, ohne das Bezahlungsniveau grundsätzlich zu verändern.

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 Neckarausbau Heidelberg heute bzw. bis zum Jahr 2020 vorgesehen?

Es gibt derzeit keine diesbezüglichen Planungen.

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?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 11a bis 11f gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung prüft derzeit, wie eine zeit- und bedarfsgerechte Personalausstattung für die Planung und Realisierung von dringenden Projekten am besten realisiert werden kann. Hierzu gehört auch die Möglichkeit der Gründung einer Planungsgesellschaft im Eigentum des Bundes, die auch Bauherrenaufgaben übernehmen kann. Die Überlegungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

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)?

Die Fragen 12a und 12b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Vermeidung von mit dem Bundesgebührengesetz (BGebG) nicht beabsichtigten Wettbewerbsnachteilen sollen die Schifffahrtsgebühren für die Nutzung der Bundeswasserstraßen nicht auf der Grundlage des BGebG erhoben werden. Stattdessen soll ein vom BMVI noch zu erarbeitendes Spezialgesetz als Grundlage dienen.

- 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?

Die allgemeine Gebührenverordnung ist am 19. Februar 2015 veröffentlicht worden und am 20. Februar 2015 in Kraft getreten. Die Federführung liegt beim Bundesministerium des Innern (BMI).

- d) Durch welche Maßnahmen plant die Bundesregierung den Erhalt der touristischen Wasserstraßen langfristig sicherzustellen?

Die Bundesregierung wird in dieser Legislaturperiode ein Wassertourismuskonzept vorlegen.

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)?

Auf der Grundlage des Ergebnisberichtes der Arbeitsgruppe „Küstenwache des Bundes“ ist ein „Technikgremium“ als gemeinsame Einrichtung unter Beteiligung der nachgeordneten Bereiche des BMI, des Bundesministeriums der Finanzen, des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft, des Bundesministeriums der Verteidigung und des BMVI gebildet worden. Das Technikgremium hat Aktivitäten zu einem partnerschaftlichen Informationsmanagement, zur ressortübergreifenden Nutzung fachlicher Kompetenzen und Ressour-

cen, zur Anpassung an technische Entwicklungen und zur Effizienzsteigerung von Beschaffungsprozessen aufgenommen. Darüber hinaus haben sich Kooperationen entwickelt, zum Beispiel zur Nutzung von Rahmenverträgen der Bundeswehr zur Treibstoffversorgung von WSV-Schiffen und zur logistischen und technischen Zusammenarbeit für die maritime Aufgabenwahrnehmung von Bundespolizei und Zoll.

14. a) Welcher aktuelle Sachstand besteht bezüglich der Einführung eines Controlling-Systems und einer Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) in der WSV?

Zur Einführung eines Controllings in der WSV wird u. a. eine Projektgruppe beim Leiter der GDWS eingerichtet. Der Projektauftrag, die personelle Zusammensetzung und die Schnittstellen zum Dezernat Haushalt und Controlling werden derzeit innerhalb der GDWS abgestimmt. Prioritär wird die Projektgruppe an der Vervollständigung der bereits bestehenden Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) und der WSV-Anlagenbuchhaltung arbeiten.

- b) Welchen Stand haben die im Jahr 2014 aufgenommenen Verhandlungen der Bundesregierung mit der für die Einführung der KLR zuständigen Personalvertretung in der WSV?

Die im Jahr 2014 aufgenommenen Verhandlungen zur Einführung der KLR mit den zuständigen Personalvertretungen in der WSV werden in der neuen Struktur mit der Einrichtung der Stabsstelle „Controlling“ wieder aufgenommen.

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?

Die Fragen 15a und 15b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bilanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiges Anliegen, das vom BMVI aktiv angegangen wird. Arbeitsgrundlage für eine monetäre Bewertung bilden die gemäß § 49a des Gesetzes über die Grundsätze des Haushaltsrechts des Bundes und der Länder (HGrG) entwickelten „Standards staatlicher Doppik“ (SsD). Eine den SsD entsprechende Bilanzierung des Verkehrsinfrastrukturvermögens in Form eines harmonisierten Erfassungs- und Bewertungsverfahrens für die Verkehrsinfrastruktur stellt eine umfangreiche Aufgabe dar.

Die im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bereits bestehende Anlagenbuchhaltung beruht auf einer Erfassungs- und Bewertungsrichtlinie aus dem Jahr 2009. Diese genügt aber im Hinblick auf die damalige alleinige Ausrichtung auf Belange der Kosten- und Leistungsrechnung nicht den SsD. Zudem wurde dort bislang vorrangig das so genannte Standardvermögen (Betriebsvermögen) der WSV erfasst und bewertet. Mit Erlass vom 29. August 2014 wurde festgelegt, dass die vollständige Aufnahme und Erstbewertung des Infrastrukturvermögens als einmalige, temporär abgegrenzte Aufgabe als Projekt der GDWS durchzuführen ist. In diesem Zusammenhang führte die GDWS zwischenzeitlich eine Ist-Ermittlung zum erfassten Anlagenbestand sowie zur Personalausstattung im Aufgabenbereich Anlagenbuchhaltung durch.

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)?

Für Untersuchungen zur Erlangung einer Fahrtauglichkeitsuntersuchung bei der ZSUK ist für die einzelnen Standorte derzeit folgender (zwischenzeitlich reduzierter) Terminvorlauf einzuplanen:

Hamburg:	15 Wochen
Berlin:	3 Wochen
Magdeburg:	7 Wochen
Duisburg:	6 Wochen
Mannheim:	6 Wochen.

Durch die Nachbesetzung eines Sachverständigenpostens in Hamburg wird sich der Terminvorlauf kurz- bis mittelfristig entspannen.

- 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?

Die Bundesregierung sieht keine Vorteile im niederländischen Modell, das nach hiesigem Kenntnisstand und den Äußerungen des Gewerbes bei der Ausstellung der endgültigen Fahrtauglichkeitsbescheinigungen keine signifikante Beschleunigung der gesamten Bearbeitungszeiten erreicht.

- c) Inwieweit ist dieses Modell nach Einschätzung der Bundesregierung auch auf Deutschland übertragbar, um staatliche Aufgaben dienstleistungsorientiert für die Kunden zu erbringen?

Eine Übertragung des niederländischen Modells auf Deutschland würde für das Gewerbe erheblich höhere Kosten bedeuten, ohne einen Mehrwert zu generieren.

- 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“)?

Die ZSUK arbeitet bereits heute nach diesem Verfahren.

17. Bis wann wird die Bundesregierung das bereits seit dem Jahr 2008 und zuletzt für Mitte 2015 angekündigte Wassertourismus-Konzept vorlegen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12d verwiesen.

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?

Die Bundesregierung wird den ersten Fortschrittsbericht zur WSV-Reform den benannten Ausschüssen des Deutschen Bundestags zum 31. August 2015 vorlegen. Da sich derzeit einige Maßnahmen in der Umsetzung befinden, wird bezüglich des Umsetzungszeitpunkts von Teilschritten auf den Bericht verwiesen.

**Mitarbeiterzahl (dauerhaft beschäftigtes Personal) in Vollzeitäquivalenten
jeweils zum Juni eines Jahres**

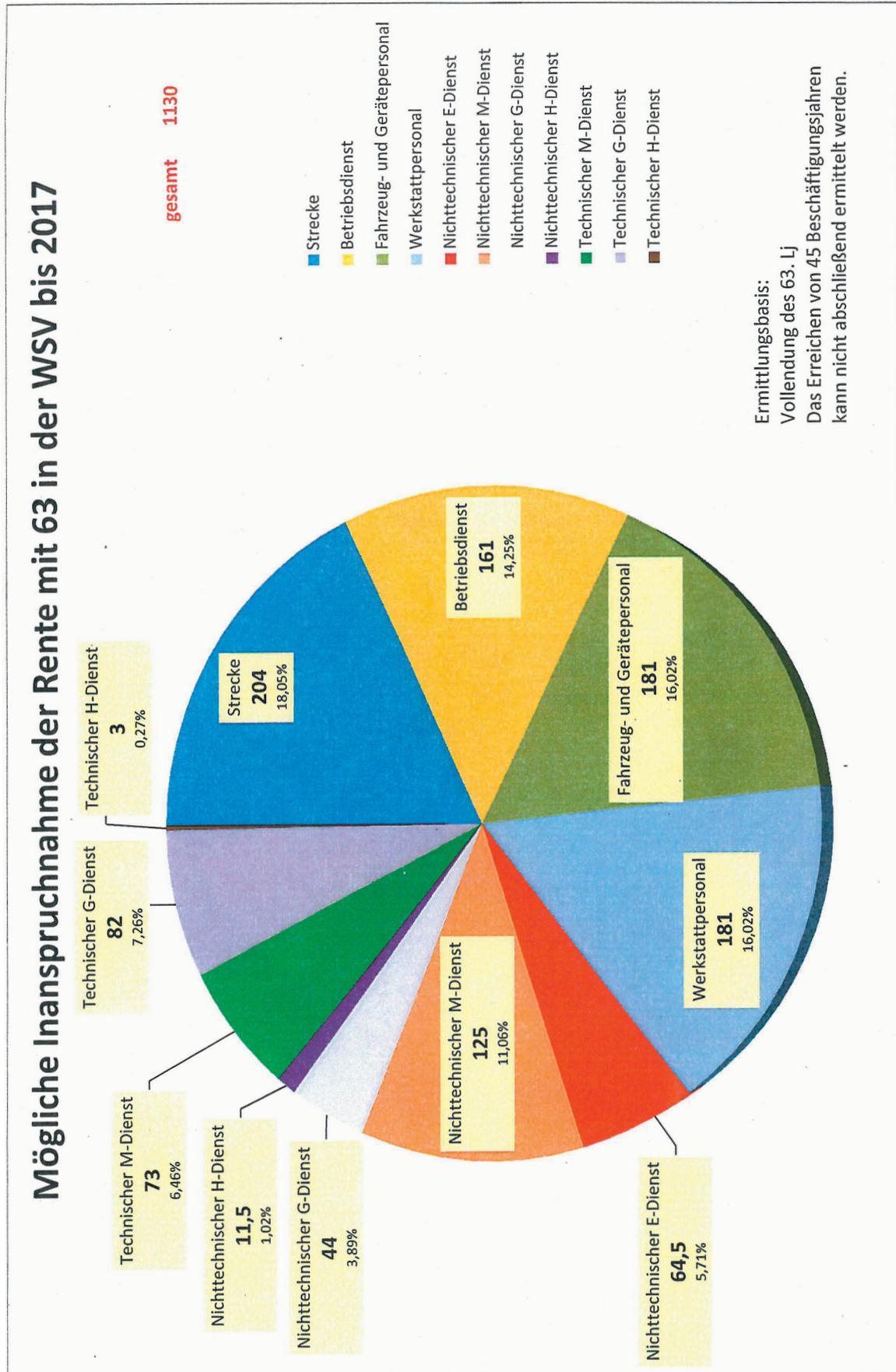
Behörden	Jahr	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
GDWS gesamt		793,98	849,74	953,25	959,88	989,88	994,43	969,95	916,50	902,17
davon an den Standorten										
Kiel		139,55	142,58	145,32	146,99	151,86	143,13	140,65	137,10	124,43
Aurich		75,34	107,34	141,48	141,80	139,11	140,30	133,35	116,68	107,13
Hannover		111,29	120,32	132,21	130,62	139,13	144,15	141,66	129,80	133,04
Münster		101,61	108,14	156,72	160,17	166,31	165,41	154,80	138,45	140,75
Mainz		148,68	152,87	156,48	159,07	162,89	169,33	165,12	156,95	161,51
Würzburg		70,34	75,18	75,15	78,24	83,91	85,49	84,63	81,22	80,90
Magdeburg		136,54	142,31	145,89	142,99	146,67	146,62	149,74	156,30	154,41
Bonn		10,63 *	1,00							
* zusätzliche 18 Dienstposten am Standort Bonn besetzt, Aufgabenwahrnehmung jedoch überwiegend an dislozierten Standorten										
WSA Lübeck		211,84	220,80	226,04	232,83	237,07	242,66	237,44	232,47	230,47
WSA Tönning		163,83	166,83	170,89	170,57	178,57	176,07	169,25	169,19	169,19
WSA Brunsbüttel		363,60	372,41	364,08	369,11	375,91	382,56	386,22	382,91	379,74
WSA Kiel-Holtenau		359,57	372,66	389,80	393,57	410,48	417,96	413,83	410,79	405,65
WSA Stralsund		229,37	237,22	241,82	243,32	244,82	254,76	254,51	252,45	248,55
WSA Hamburg		200,98	202,85	210,07	212,36	207,33	209,96	208,62	204,04	205,69
WSA Cuxhaven		209,86	211,02	212,28	216,91	208,81	206,58	196,86	190,89	192,83
WSA Bremen		239,93	246,99	250,44	253,93	259,70	262,79	256,22	253,42	249,77
WSA Bremerhaven		199,01	203,57	201,59	210,59	214,27	221,77	211,78	200,98	202,98
WSA Wilhelmshaven		286,75	282,11	276,97	285,87	288,95	289,84	287,21	277,93	282,93
WSA Emden		243,82	251,29	257,39	260,12	275,14	277,02	269,25	254,47	252,91
WSA Hann. Münden		137,84	143,47	143,62	150,10	159,40	162,63	158,90	157,29	156,29
WSA Verden		178,30	181,00	183,42	187,50	193,82	201,32	201,11	198,25	196,54
WSA Minden		240,18	250,06	256,98	264,29	269,54	276,36	273,88	269,66	267,26
WSA Uelzen		169,38	167,39	170,39	172,55	178,32	179,49	178,28	176,53	178,68
NBA Hannover		71,60	73,69	73,17	72,66	75,41	75,64	75,19	71,34	68,84
WNA Helmstedt		55,85	57,21	58,85	58,35	63,23	63,35	59,58	57,40	58,90

Anlage zu Frage 7a

**Mitarbeiterzahl (dauerhaft beschäftigtes Personal) in Vollzeitäquivalenten
jeweils zum Juni eines Jahres**

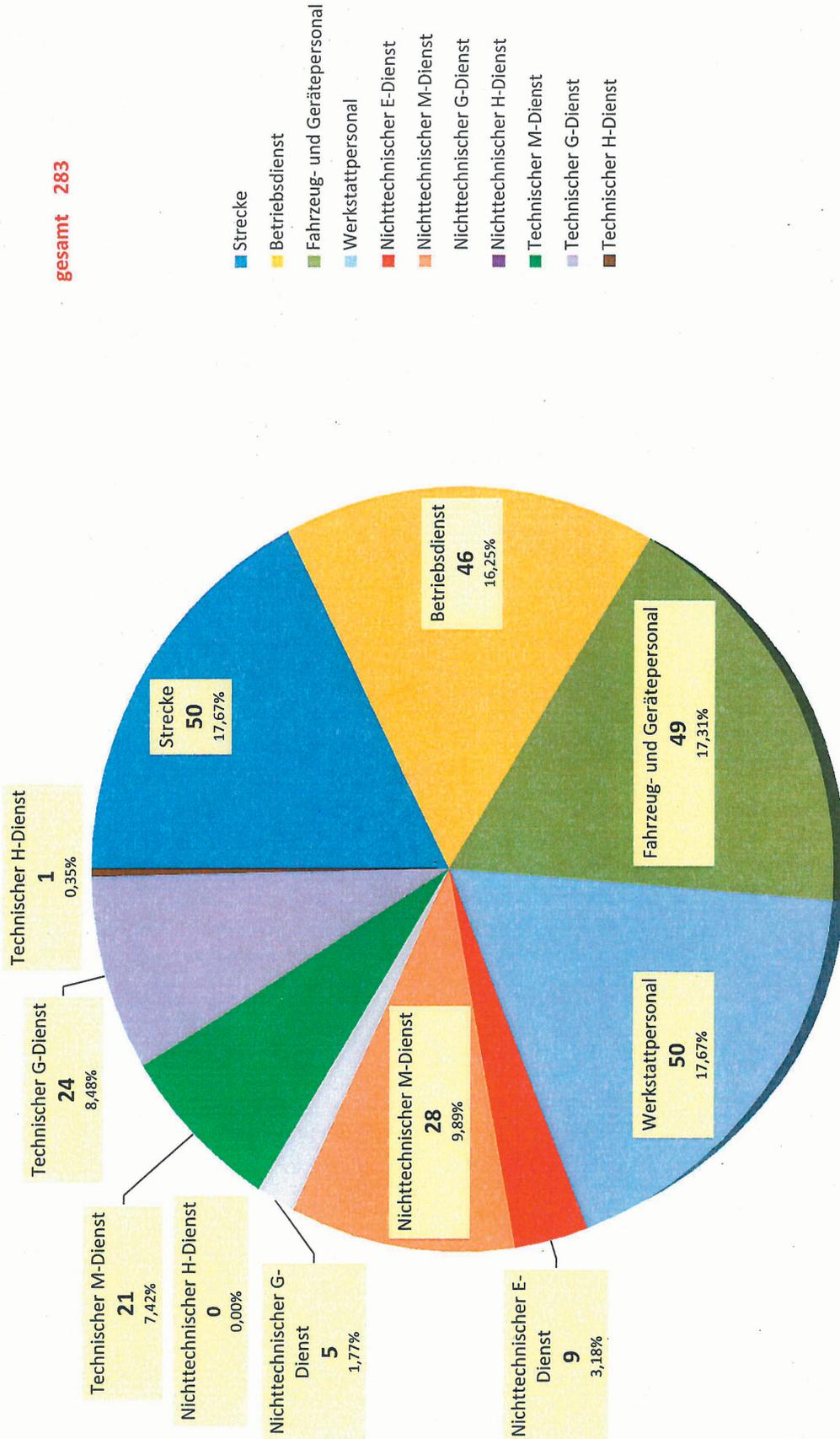
Behörden	Jahr	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
WSA Köln		91,54	95,85	99,88	98,50	100,62	103,31	98,19	95,68	94,10
WSA DU-Rhein		155,13	162,77	163,77	166,77	165,79	167,15	166,71	162,21	161,71
WSA DU-Meiderich		360,08	363,06	365,92	362,49	374,59	376,96	372,96	369,93	368,93
WSA Braunschweig		160,15	162,43	163,89	164,87	169,31	169,28	172,64	168,14	169,63
WSA Rheine		301,33	313,06	313,67	323,64	332,56	336,06	338,18	336,95	338,52
WSA Meppen		190,22	197,22	195,85	202,26	207,03	210,10	207,10	205,60	205,60
WNA Datteln		120,97	121,70	124,99	126,99	129,17	134,19	132,90	132,76	123,57
BBiz Koblenz		22,00	23,00	22,00	24,00	24,00	25,50	23,50	21,37	21,14
WSA Freiburg		159,82	158,20	156,71	153,60	159,89	163,15	159,84	164,07	163,92
WSA Mannheim		134,24	139,92	142,18	147,49	152,94	153,34	143,31	142,91	142,90
WSA Bingen		176,18	180,79	182,50	184,90	188,59	191,31	186,52	180,26	183,49
WSA Heidelberg		258,31	262,56	264,81	265,31	274,28	281,28	278,92	281,48	282,48
WSA Stuttgart		229,75	237,03	237,50	238,87	245,13	250,32	244,32	239,75	240,74
WSA Koblenz		340,71	355,01	367,56	372,11	377,24	383,42	375,72	380,66	383,43
WSA Trier		181,08	184,57	189,04	189,89	203,39	209,23	199,23	202,51	202,51
WSA Saarbrücken		127,95	134,73	142,77	146,74	143,80	146,59	149,38	150,39	154,39
ANH Amt f. Neckarusbau HD		35,43	31,32	31,08	28,43	27,54	24,79	13,49	10,00	
WSA Aschaffenburg		316,85	314,68	318,74	319,28	325,57	334,18	333,92	329,23	327,60
WSA Schweinfurt		299,46	307,19	314,47	316,24	322,24	325,76	328,58	325,57	328,93
WSA Nürnberg		289,98	296,62	295,25	296,19	303,91	310,34	304,32	301,94	301,17
WSA Regensburg		252,57	242,54	237,86	241,05	243,09	251,07	250,23	256,82	257,18
WNA Aschaffenburg		60,78	62,07	59,36	60,79	60,53	59,11	60,70	54,62	50,48
WSA Dresden		183,34	186,92	188,24	191,90	195,14	195,59	195,53	190,03	188,55
WSA Magdeburg		326,25	339,66	356,40	359,61	370,37	370,28	366,62	363,71	363,71
WSA Lauenburg		335,19	341,37	348,27	358,95	363,10	360,90	362,55	358,97	356,87
WSA Brandenburg		216,96	229,01	237,04	246,45	250,23	254,49	257,74	260,49	257,49
WSA Berlin		364,51	378,25	384,14	394,70	403,11	410,34	409,60	402,77	402,57
WSA Eberswalde		384,66	396,05	407,14	421,52	426,54	430,91	425,88	418,60	423,22
WNA Berlin		112,78	118,74	119,86	124,15	126,39	126,14	118,75	114,53	108,58
WNA Magdeburg		100,95	103,44	102,44	107,92	105,82	105,88	101,30	100,68	103,78
		9.828,88	10.057,33	10.199,13	10.366,24	10.588,68	10.736,23	10.593,26	10.461,27	10.433,27

Anlage zu Frage 7e



Anlage zu Frage 7e

Inanspruchnahme der Rente mit 63 in 2014 in der WSV



Anlage zu Frage 7f

**Mitarbeiterzahl (dauerhaft beschäftigtes Personal) in Vollzeitäquivalenten
jeweils zum Juni eines Jahres**

Behörden	Jahr	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Bundesanstalt für Wasserbau		293,71	289,44	282,88	381,58	387,00	384,60	376,08	369,08	365,20

Anlage zu Frage 7g

**Mitarbeiterzahl (dauerhaft beschäftigtes Personal) in Vollzeitäquivalenten
jeweils zum Juni eines Jahres**

Behörden	Jahr	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Bundesanstalt für Gewässerkunde		218,19	227,70	224,34	224,03	224,56	232,66	226,99	226,78	217,66

Anlage zu Frage 7h

**Mitarbeiterzahl (dauerhaft beschäftigt Personal) in Vollzeitäquivalenten
jeweils zum Juni eines Jahres**

Behörden	Jahr	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie		669,63	671,45	686,61	685,52	681,50	679,22	654,59	644,43	639,10

Anlage zu Frage 7i

**Mitarbeiterzahl (dauerhaft beschäftigtes Personal) in Vollzeitäquivalenten
jeweils zum Juni eines Jahres**

Behörden	Jahr	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Havariekommando (Bund)		24,93	24,43	25,66	24,58	23,53	21,03	18,03	14,08	11,67

