

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/6387 –**

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes**Vorbemerkung der Fragesteller**

Rund 7 300 km Binnenwasserstraßen und 23 000 km² Seewasserstraßen zählen insgesamt zu den Bundeswasserstraßen, über die pro Jahr rund 200 Millionen Tonnen Güter in Deutschland transportiert werden. Dazu gehören der Nord-Ostsee-Kanal (NOK), die am meisten befahrene künstliche Wasserstraße der Welt, und der Rhein, die wichtigste Binnenwasserstraße in Europa. Auch ein großer Teil des Wassertourismus und Wassersports findet auf Bundeswasserstraßen statt, vor allem in Bereichen, die ihre Bedeutung für den Güterverkehr verloren haben (Nebennetz). Deutschland verfügt einschließlich der Bundeswasserstraßen über das größte zusammenhängende Wassersportrevier Europas (vgl. skipper.adac.de/reviere/deutschland/). Neben der wirtschaftlichen Bedeutung des Systems Schifffahrt – Wasserstraße ist das Schiff ein umweltfreundliches, kostengünstiges und sicheres Verkehrsmittel. Verwaltet werden die Bundeswasserstraßen und die dazugehörigen Anlagen (Schleusen, Wehre, Schiffshebewerke, Brücken etc.) von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Aus Sicht der Fragesteller ist es fragwürdig, ob der reibungslose, wirtschaftliche und effiziente Schiffsverkehr in den kommenden Jahren in vollem Umfang gewährleistet werden kann, vor allem wegen des Personalmangels in der WSV und der fehlenden Finanzmittel für die Wasserstraßen.

1. Was plant das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), wenn der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing davon spricht, dass er sich im Jahr 2023 um die WSV kümmern wolle (vgl. www.handelsblatt.com/politik/deutschland/binnenschifffahrt-verkehrsminister-wissing-will-mehr-gueter-per-schiff-transportieren-allerdings-ohne-eine-grosse-reform/28895348.html)?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) arbeiten im Rahmen eines Transformationsprozesses eng zusammen, um die Aufgabenverteilung zu betrachten und ggf. neu zu ordnen. Im Bereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sind Digitalisierung, Dekarbonisierung, Verfahrensbeschleunigung und Ertüchtigung der Infrastruktur prioritär voran-

treiben, um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Wasserstraße zu stärken.

Mit der Durchführung einer Aufgabenkritik in der GDWS und der aufgabenbezogenen fortschreibungsfähigen Soll-Personalbedarfsermittlung (PBE) unter Berücksichtigung der Aspekte Mobilität, Digitalisierung und Nachhaltigkeit soll die inhaltliche Arbeit der GDWS gestärkt und geschärft werden und sie zu einem attraktiven Arbeitgeber werden. Darüber hinaus werden konkrete Maßnahmen abgeleitet und eine Umsetzungsstrategie für die Aufgabentransformation erarbeitet.

2. Erfüllt die WSV nach Ansicht des BMDV die Kriterien einer „funktionsierenden Behördenstruktur“ (www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/wissing-ist-gegen-private-verwaltung.html)?

Ja.

3. Sind nach Ansicht des BMDV die Strukturen der WSV zu hierarchisch?
4. Was ist geplant, damit die WSV unbürokratischer wird?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel des Transformationsprozesses ist die Steigerung der Effizienz der WSV in der bestehenden Behördenstruktur. Für eine Beschleunigung der Prozesse sollen Entscheidungs- und Führungsstrukturen auch im Hinblick auf eine bedarfsgerechte Aufgabenwahrnehmung der neuen Revierämter gestärkt werden. Dazu wird die Fokussierung der GDWS auf die Aufgaben einer Mittelbehörde nochmals geschärft und die Wahrnehmung der Fachaufsicht über die Ämterebene neu ausgerichtet.

5. Wann wird das BMDV die angekündigte „Behördenstrategie“ (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/binnenschifffahrt-verkehrsminister-wissing-will-mehr-gueter-per-schiff-transportieren-allerdings-ohne-eine-grosse-reform/28895348.html) vorstellen?

Die im Entwurf vorliegende Behördenstrategie der GDWS dient als Ausgangsbasis für den eingeleiteten Prozess (siehe Antwort zu Frage 1), in dessen Rahmen sich Rückkopplungen ergeben können. Die Veröffentlichung der Behördenstrategie durch die GDWS erfolgt zu gegebener Zeit, spätestens nach Abschluss des genannten Prozesses.

6. Plant das BMDV eine Evaluation der im Jahr 2021 abgeschlossenen WSV-Reform, und wenn ja, bis wann wird diese Evaluierung abgeschlossen sein?
 - a) Wurden alle im sechsten WSV-Bericht hinterlegten Maßnahmen und Zielsetzungen erreicht?
 - b) Ist eine weitere Verwaltungsreform der WSV geplant?
 - c) Spricht sich das BMDV eindeutig gegen die Umwandlung der WSV oder einzelner Teile zu einer GmbH aus?
 - d) Wie steht das BMDV zu einer Umwandlung der WSV in eine Anstalt des öffentlichen Rechts?

Die Fragen 6 bis 6d werden gemeinsam beantwortet.

Es liegen zwei Evaluierungen der GDWS aus den Jahren 2015 und 2020 sowie eine IST-PBE von 2017 vor. Die Ziele und Maßnahmen des 6. Berichts zur Reform der WSV wurden bezüglich des Aufbaus der GDWS erreicht. Die Ämterreform hat die WSV erfolgreich durchgeführt und im April 2021 abgeschlossen. Vor einer Evaluierung dieser Maßnahmen werden noch Umsetzungserfahrungen gesammelt. Die WSV verändert sich kontinuierlich, indem sie sich neuen oder auch gewandelten Herausforderungen stellt; dabei werden Prozesse laufend hinterfragt und erkannte Optimierungspotentiale umgesetzt. Eine Privatisierung der WSV ist nicht vorgesehen. Die bestehende Behördenstruktur bleibt erhalten.

7. Wie soll die im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP angekündigte Stärkung und Effizienzerhöhung der WSV gelingen, und in welcher Form wird die Bundesregierung diese vollziehen?

Ziel ist die Steigerung der Effizienz der WSV innerhalb der bestehenden Behördenstruktur. Dazu erfolgt eine Aufgabenkritik. Stakeholder-Interessen aus Politik, Industrie und Wirtschaft sowie Behörden werden in den laufenden Transformationsprozess eingebunden. Die WSV baut ihr Geschäftsprozessmanagement laufend weiter aus und untersucht Geschäftsprozesse auf ihr Optimierungspotential hinsichtlich Effizienzsteigerungen.

8. Welche Schritte werden unternommen, um eine nach Ansicht der Fragesteller notwendige organisatorische Untergliederung des Bereichs „Management Wasserstraßen“ der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in „Infrastruktur Küste“ und „Infrastruktur Binnen“ analog zur Abteilung S (Seeschifffahrt) der GDWS vorzunehmen, sodass Entscheidungskompetenzen mit regionalem Fachwissen in der Verwaltung an der norddeutschen Küste erhalten bleiben?

Ob und welche Änderungen sich am Zuschnitt der Abteilungen und Dezernate ergeben werden, kann erst am Ende des jetzt initiierten Transformationsprozesses beantwortet werden.

9. Wie steht die Bundesregierung zu den Forderungen der „Initiative System Wasserstraße“ (vgl. www.handelsblatt.com/politik/deutschland/wasserstrassen-und-schifffahrtsverwaltung-wirtschaft-warnt-vor-kollaps-auf-den-wasserwegen/28996908.html)?
 - a) Welche Forderungen werden von der Bundesregierung unterstützt?
 - b) Welche Forderungen werden von der Bundesregierung abgelehnt?
 - c) Zu welchen Ergebnissen führten die Beratungen der Bundesregierung mit den Verbänden (vgl. www.handelsblatt.com/politik/deutschland/wasserstrassen-und-schifffahrtsverwaltung-wirtschaft-warnt-vor-kollaps-auf-den-wasserwegen/28996908.html)?
 - d) Wie wird weiter mit dem Papier umgegangen, und welche weiteren Schritte sind geplant?

Die Fragen 9 bis 9d werden gemeinsam beantwortet.

Zwischen der Bundesregierung und der Initiative System Wasserstraße (ISW) besteht Übereinstimmung in der Bewertung der Bedeutung der Bundeswasserstraßen für die Bewältigung der Transportaufgaben im Güterverkehr. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den Beitrag, den das System Schiff/Wasserstraße für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor leisten kann. Nach Auffassung der Bundesregierung ist eine bedarfsgerechte Finanzierung der Bundeswasserstraßen die maßgebliche Grundlage.

Anders als die ISW betrachtet die Bundesregierung die Vorschläge zur Finanzierung der Bundeswasserstraßen nicht als Alternative zum geltenden System der Haushaltsfinanzierung und sieht insbesondere in einer privatwirtschaftlichen Organisationsform der WSV keine Vorteile.

Zu den Gesprächen der Parlamentarier mit den Verbänden liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

Kritikpunkte und Anregungen des ISW werden, ebenso wie die anderer Interessengruppen, in den Prozess zur Aufgabenkritik aufgenommen. Hierzu ist die Durchführung von Interviews und die Einbindung von Interessenvertretern in Workshops geplant.

10. Wann wird es einen Nachfolger für den pensionierten Präsidenten der WSV Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte geben?
11. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass nach dem altersbedingten Ausscheiden des Präsidenten die entsprechenden Entscheidungskompetenzen im nachgeordneten Bereich in der GDWS an der norddeutschen Küste erhalten bleiben?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Nachbesetzungsverfahren für den vakanten Präsidentschafts-Dienstposten ist eingeleitet. Bei dem Auswahlverfahren werden Entscheidungskompetenzen sowohl für den Küsten- als auch für den Binnenbereich berücksichtigt werden.

12. Warum wurden Berater von der Unternehmensberatung Roland Berger mit einer „Aufgabenkritik“ der WSV beauftragt und nicht eine andere Unternehmensberatung (vgl. www.handelsblatt.com/politik/deutschland/wasserstrassen-und-schifffahrtsverwaltung-wirtschaft-warnt-vor-kollaps-auf-den-wasserwegen/28996908.html)?
 - a) Was ist das Ziel der Aufgabenkritik?
 - b) Wie lautet der genaue Arbeitsauftrag an die Berater?
 - c) Warum werden die Ergebnisse erst Ende Juni 2023 vorliegen?
 - d) Wie viele Mitarbeiter im BMDV sind in der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt beschäftigt, und inwiefern sind sie in den Prozess der Aufgabenkritik involviert?

Die Fragen 12 bis 12d werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der GDWS findet eine Aufgabenkritik statt; hierfür wurde im Zuge des 3-Partner-Modells (3PM) des Bundesverwaltungsamts eine andere Unternehmensberatung als die Roland Berger Holding GmbH & Co. KgaA beauftragt. Dieser Auftrag enthält eine Aufgabenkritik in der GDWS unter Berücksichtigung des Entwurfs der Behördenstrategie. Ziel ist es, Stakeholder-Interessen aus Politik, Wirtschaft sowie dem unmittelbaren Behördenumfeld zusammenzuführen, um die Handlungsfähigkeit der GDWS und der Ämter sowie das Zusammenwirken aller Behörden zu verbessern. Das Zukunftsbild der GDWS als leistungsstarke, moderne Behörde hinsichtlich Mobilität, Digitalisierung und Nachhaltigkeit soll damit geschärft werden. Im Anschluss wird eine aufgabenbezogene fortschreibungsfähige Soll-PBE erstellt. Aus der daraus erfolgten Ermittlung der Soll-Aufstellung der GDWS sollen darüber hinaus auch konkrete Maßnahmen abgeleitet und eine Umsetzungsstrategie für die Aufgabentransformation erarbeitet werden.

Erste Zwischenergebnisse werden im Sommer 2023 vorliegen. Die Soll-PBE und Soll-Struktur der GDWS werden Anfang nächsten Jahres feststehen.

In der Abteilung Wasserstraßen, Schifffahrt (WS) des BMDV sind 130 Mitarbeitende beschäftigt. In der Abteilung WS wird derzeit ebenfalls eine Aufgabenkritik durchgeführt. Die Ziel- und Maßnahmenharmonisierung in beiden Projekten ist gewährleistet.

13. Wie viele Wehre, Schleusen und Brücken sind derzeit in Deutschland saniерungsbedürftig (bitte einzeln nach Bundesländern aufschlüsseln)?
14. Wie viele Wehre, Schleusen und Brücken hat die WSV pro Jahr in den letzten zehn Jahren saniert, und wie viele hat sie gebaut?
15. Wie viele Wehre, Schleusen und Brücken plant die WSV, im Jahr 2023 zu sanieren?

Die Fragen 13 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Planungs- und Realisierungszeiträume von Wehr-, Schleusen- und Brückemaßnahmen lassen sich nicht jahresscharf abgrenzen.

Es besteht ein kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf an ca. 70 Wehranlagen, ca. 130 Schleusenanlagen und 160 Brücken. Eine Aufschlüsselung von Maßnahmen der WSV nach Ländern liegt nicht vor.

Neben zahlreichen Instandsetzungsmaßnahmen, die im Rahmen der Unterhaltung (Handlungsrahmen Instandsetzung) den Betrieb der Bauwerke gewährleis-

ten, werden zurzeit 38 als systemkritisch eingestufte Wehre, ca. 35 Schleusuprojekte und ca. 80 Brückensanierungsmaßnahmen als Grundinstandsetzungs- und Ersatzmaßnahmen bearbeitet. Dies ist eine Verdopplung gegenüber der vergangenen Dekade und konnte durch den Stellenzuwachs der letzten Jahre ermöglicht werden.

16. Verfügt die GDWS über eine leistungsfähige Kosten- und Leistungsrechnung, die beispielsweise Ausfallrisiken und Ausfallauswirkungen von Schleusenbauwerken beinhaltet und so eine bundesweite Steuerung und Priorisierung der Instandsetzungs-, Instandhaltungs- und Investitionsaufgaben für Bundeswasserstraßen und Wasserbauwerke ermöglicht?

Die GDWS verfügt über geeignete Instrumente zur Beurteilung der Bauwerkszustände ebenso wie zur Planung, Steuerung und Priorisierung ihrer Maßnahmen. Die Einführung einer vollständigen Kosten-Leistungsrechnung konnte bislang aufgrund von Verzögerungen in der Umsetzung des IT-Verfahrens noch nicht vollzogen werden.

17. Wie viele Ausbaumaßnahmen rund um die Wasserstraßen sind für das Jahr 2023 geplant?

Die Fragestellung lässt eine präzise Beantwortung nicht zu. Planungs- und Realisierungszeiträume von Ausbaumaßnahmen lassen sich nicht jahresscharf abgrenzen. Projekte des Bedarfsplans Bundeswasserstraßen befinden sich in unterschiedlichen Planungs- und Umsetzungsphasen in der Bearbeitung. Aktuell sind Maßnahmen an der NOK Oststrecke, am Seekanal Rostock und verschiedene Lose im Kanalnetz in der Ausführung.

18. Wie hat sich die Zahl der Mitarbeiter in den letzten zehn Jahren in der WSV entwickelt (bitte einzeln nach Jahren aufschlüsseln)?
19. Wie viele Stellen sind in den letzten zehn Jahren in der WSV unbesetzt gewesen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

HH-Jahr	Plan-/Stellen	Davon besetzt (in %) zum Stichtag 01.06.
2015	11.750,5	90
2016	11.743,5	92
2017	11.798,5	90
2018	11.838,0	88
2019	11.998,5	88
2020	12.131,5	88
2021	12.304,0	88
2022	12.409,0	87
2023	12.553,0	

Hinweis: Die Anzahl der Planstellen und Stellen je Haushaltsjahr gem. Bundeshaushaltspolitik wird zu Grunde gelegt. Der Besetzungsstand wird anhand der Ist-Besetzung [Vollzeitäquivalente gemäß Haushaltstechnische Richtlinien des Bundes (HRB)] jeweils zum 1. Juni jeden Jahres ermittelt. Es handelt sich hierbei um eine Stichtagsbetrachtung und gibt daher keinen Aufschluss über den tat-

sächlichen verfügbaren Plan-/Stellenbestand unter Berücksichtigung laufender Ausschreibungsverfahren, verbindlicher Personalplanungen, lediglich temporär freier Plan-/Stellenanteile (Teilzeitreste) etc. wieder.

20. Wie viele Stellen sind in den letzten zehn Jahren in der WSV gestrichen worden (bitte nach Jahren und Tätigkeitsbereich aufschlüsseln)?

Durch die gesetzliche Plan-/Stelleneinsparung sind 2013 und im Haushaltsjahr 2014 jeweils elf Stellen im einfachen und mittleren Dienst weggefallen. Seit dem Haushaltsjahr 2015 wurden durch die entsprechenden Haushaltsgesetze keine Einsparvorgaben mehr festgelegt.

Darüber hinaus entfielen weitere Stellen lediglich als Kompensationsleistungen für neue Stellen.

21. Inwieweit können die mit Abschluss der WSV-Reform neu gebildeten 17 Revierämter der WSV jeweils bestehende Stellen, die beispielsweise aus Altersgründen frei werden, nachbesetzt werden?
22. Ist es richtig, dass Stellennachbesetzungen von der Entgeltgruppe 10 aufwärts von der GDWS genehmigt werden müssen, und wenn ja, mit welcher Begründung, und wenn nein, bis zu welcher Entgelstufe können die Ämter ihre Personalbewirtschaftung eigenständig durchführen?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aktuell entscheiden die 17 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter über die Besetzung freiwerdender Stellen bis einschließlich EG 8/A8 in eigener Zuständigkeit. Nachbesetzungen freiwerdender, höherwertiger Stellen werden behördenübergreifend priorisiert. Die Nachbesetzungen entsprechender Stellen erfolgen durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter nach der Priorisierungsscheidung durch die GDWS als mittelbehördliche Steuerungseinheit.

23. Wie viel Zeit wird in der Regel für den internen Teil des Stellenbesetzungsverfahrens ab dem Zeitpunkt der Stellenzuweisung durch den Haushaltsgesetzgeber benötigt, und wie viel Zeit davon entfällt in der Regel auf die Erstellung der Dienstpostenbeschreibung, und wie viel Zeit auf den Ausschreibungsprozess?

Für bewilligte Stellen im Rahmen des Haushaltaufstellungsverfahrens liegen Stellenbeschreibungen und -bewertungen als begründende Unterlagen für die jeweilige Stellenforderung vor.

Nach der Stellenzuweisung beginnt der Rekrutierungsprozess. Für die Dauer der einzelnen Arbeitsschritte liegen keine Daten vor, die eine belastbare Antwort auf die Frage ermöglichen.

24. Wie bewertet das BMDV die Attraktivität der WSV als Arbeitgeber?

Die WSV ist ein attraktiver Arbeitgeber mit sicheren Arbeitsplätzen, flexiblen Arbeitszeitmodellen, guter Vereinbarkeit von Beruf und Familie und gemeinwohlorientierten Aufgaben.

Als Flächenverwaltung ist sie darüber hinaus deutschlandweit vertreten.

25. Was ist geplant, damit die Stellen in der WSV attraktiver werden?
 - a) Welche konkreten Maßnahmen ergreift die GDWS, um die Sichtbarkeit der WSV als attraktiver Arbeitgeber zu erhöhen (bitte maßnahmenscharf aufschlüsseln)?
 - b) Welche konkreten Maßnahmen ergreift die GDWS, um die Sichtbarkeit des Studiengangs an der Helmut-Schmidt-Universität in Hamburg zu erhöhen und damit Fachkräfte für die WSV zu gewinnen?

Die Fragen 25 bis 25b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die GDWS steigert ihren Bekanntheitsgrad und fördert ihr Behördenimage durch eine proaktive, aktuelle und transparente Darstellung ihrer Leistungen und Aufgaben in der Öffentlichkeit. Dabei nutzt sie moderne und digitale Möglichkeiten, um ihre Vorhaben zu veranschaulichen und die (mediale) Öffentlichkeit zu informieren.

Die GDWS arbeitet mit einem Konzept zur Nutzung der sozialen Medien, um die Sichtbarkeit als attraktiver Arbeitgeber zu erhöhen. Dieses wird aktiv für das Personalmarketing und die Platzierung von Stellenausschreibungen genutzt. Die GDWS veröffentlicht Stellenausschreibungen auf den verfügbaren Portalen. Darüber hinaus ist eine zentrale Karrierewebsite geplant. Autowerbung soll für einen größeren Bekanntheitsgrad sorgen. Des Weiteren setzt die GDWS moderne Druckerzeugnisse und prägnante Formate ein, die Arbeits- und Ausbildungssuchende treffsicher auf die WSV-Webseiten und zu den sozialen Medien führen.

Zudem besuchen Beschäftigte der WSV verschiedene Jobmessen und andere branchenspezifische Veranstaltungen. Die WSV wirbt für freie Stellen und Berufe in allen Dauerausstellungen der WSV (Druckerzeugnisse, Informationsvideos) wie in der „Dauerausstellung Gösselthalmühle“ oder der Informationsausstellung „Erlebniswelt Wasserstraße“ beim Schiffshebewerk Niederfinow.

Die WSV nutzt ähnliche Maßnahmen zur Sichtbarkeit als attraktiver Arbeitgeber beim Studiengang Bauingenieurwesen, indem sie aktives Personalmarketing auf den sozialen Medien betreibt und den Studiengang auf unterschiedlichsten Portalen über die BAV ausschreibt.

Um Schülerinnen und Schüler auf das Angebot aufmerksam zu machen und zu einer Bewerbung zu bewegen, soll der Studiengang auf der sich in Arbeit befindlichen Karrierewebsite transparent dargestellt werden. Zudem wurde für das Studium an der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr Hamburg ein Werbevideo zur Verwendung auf Messen oder in den sozialen Medien (z. B. auf YouTube) erstellt.

Des Weiteren wurde ein Flyer erarbeitet, der Studiensuchende treffsicher auf die WSV-Webseiten und zu den sozialen Medien führen soll. Das Dokument wird dabei sowohl digital als auch als Druckerzeugnis eingesetzt. Um die Sichtbarkeit weiter zu erhöhen, ist an markanten Stellen in einigen Großstädten Deutschlands ein Banner angebracht, welches auf das Studium aufmerksam machen soll.

26. Wurden die Bundesmittel nach dem Abschluss der WSV-Reform im Jahr 2021 schneller als in den Jahren davor abgerufen, und wurden sie komplett verbaut?

Seit 2017 ist es gelungen, die Investitionen in die Bundeswasserstraßen zu steigern. Die zuvor aufgelaufenen Ausgabereste wurden vollständig abgebaut. Inklusive der Ausgabereste wurden in 2020 rd. 1,6 Mrd. Euro und in 2021 rd.

1,5 Mrd. Euro im Bereich der Bundeswasserstraßen umgesetzt. Im Jahr 2022 wurde inklusive der auf ein Jahr beschränkten Verstärkung um 300 Mio. Euro aus dem Klimaschutzsofortprogramm knapp 1,7 Mrd. Euro verausgabt.

Auf diesem Niveau liegt auch der Bedarf für 2023. Nach der Finanzlinie stehen 2023 für die Bundeswasserstraßen rd. 1,3 Mrd. Euro zu Verfügung. Gemäß Haushaltsvermerk ist es möglich, die Finanzlinie bis zu 250 Millionen Euro aus anderen Bereichen des Einzelplans zu verstärken.

27. Welche Auswirkungen werden nach Ansicht der Bundesregierung die fehlenden Finanzmittel für die Wasserstraßen haben?

Der gegenüber dem Vorjahr verringerte Ansatz 2023 erfordert die Verschiebung und Streckung von Investitionsmaßnahmen. Alle sicherheitsrelevanten Maßnahmen an Schleusen, Wehren und Brücken werden 2023 fortgeführt. Es gilt der Grundsatz: „Aufrechterhaltung des Betriebs geht vor Aus- und Neubau“.

28. Wie wird die Bundesregierung eine angemessene Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur langfristig sicherstellen?

Ab 2024 steigt die Finanzlinie der Bundeswasserstraßen nach der geltenden Finanzplanung wieder und wächst bis 2026 unter Berücksichtigung der Baupreisseigerungen auf 1,8 Mrd. Euro an.

29. Mit welchen Mitteln wird die Bundesregierung die Kostensteigerungen abdämpfen, die aus der vom Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing beschlossenen Geschwindigkeitsreduzierung zum Schutz der Nord-Ostsee-Kanal-Böschung entstehen, damit die Wettbewerbsfähigkeit der norddeutschen Nordseehäfen gegenüber den Wettbewerbshäfen in den Niederlanden und Belgien sichergestellt wird?

Die Bundesregierung plant, die Befahrungsabgaben um 50 Prozent abzusenken. Damit würden die entstehenden Kostensteigerungen ausgeglichen.

30. Wie werden die Belange der Fahrgastschifffahrt sowie der Sport- und Freizeitschifffahrt im Rahmen der Umsetzung des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ und der Übernahme von Bundeswasserstraßen durch die Länder sichergestellt?

Die Bundesregierung setzt mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ Akzente in Richtung Wassertourismus, Freizeitsport und Erholung. Sollten bei der Umsetzung des Bundesprogramms Zielkonflikte mit der verkehrlichen Nutzung der Wasserstraße auftreten können, sind diese im Einzelfall zu betrachten. Entsprechend sind in dem von der Bundesregierung eingerichteten „Beirat Blaues Band“ unter anderem auch Freizeit- und Sportverbände vertreten. Mit dem Bundesprogramm werden ein fairer Interessenausgleich und die Nutzung von Synergien zwischen naturnaher Entwicklung, verkehrlicher Nutzung, Wassersport und -tourismus sowie regionaler Förderung angestrebt.

31. Wie viele weitere Stellen werden für eine adäquate Stellenausstattung der WSV für die Bundeswasserstraßen der Kategorien A, B und C benötigt, und wie hoch ist die aktuelle Finanzierungslücke für diese Aufgaben im Kapitel 12 03 im Bundeshaushalt?

Der Personalbedarf kann nicht nach den Kategorien der Wasserstraßen beziffert werden. Die Aufgaben der WSV, darunter insbesondere die Aufgaben zur Erhaltung der Infrastruktur, erstrecken sich über das gesamte Wasserstraßennetz. Über alle Aufgaben der WSV und über alle Bundeswasserstraßen besteht ein Personalbedarf von 400 bis 500 Stellen.

32. Wie viele Stellen in der WSV werden durch den generellen Personalkürzungserlass des Bundesministeriums der Finanzen, der eine Einsparung von 1,5 Prozent der Stellen auch in der WSV vorsieht, gestrichen, und welche Ämter werden davon betroffen sein (bitte nummerisch und ämterscharf aufzulösseln), und wird die Bundesregierung die WSV von diesen und künftigen Personalkürzungserlassen ausnehmen?

Eine genaue Anzahl und Verteilung auf die Ämter kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht genannt werden. Der Vorgang befindet sich derzeit bei der WSV in Bearbeitung und ist noch nicht abgeschlossen.

Die Einsparvorgabe ist durch 26 WSV-Behörden zu erbringen. Die Verteilung der Einsparvorgabe auf die Behörden wird durch eine fachliche Priorisierung gesteuert. Ziel ist die Sicherstellung der sicherheitsrelevanten Aufgaben.

33. Wie hoch ist derzeit die Zahl der Ausbildungsplätze in der WSV, und plant die Bundesregierung, die Zahl der Ausbildungsplätze zu erhöhen?

Zum Stichtag 15. Oktober 2022 wurden insgesamt 803 Auszubildende in der WSV (GDWS und WSÄ/WNÄ) beschäftigt, davon

487 in Kammerberufen,

310 in Berufen des öffentlichen Dienstes und

sechs in Dualen Studiengängen mit einem Berufsausbildungsverhältnis nach dem Berufsbildungsgesetz oder der Handwerksordnung.

Dies entspricht einer Ausbildungsquote von 7,90 Prozent.

Von den Ausbildungsverhältnissen enden 228 planmäßig bis zum 30. September 2023 (alle oben genannten Bereiche). Die Anzahl der geplanten Neueinstellungen von Auszubildenden (alle oben genannten Bereiche) bis zum 30. September 2023 beträgt 304.

34. Wie viele Ordnungswidrigkeitenanzeigen sind in den Jahren 2019, 2020 und 2021 bei der WSV eingegangen, aufgeteilt nach den Bereichen Verkehrsvorschriften, Personalvorschriften, Bauvorschriften, Umweltvorschriften (insbesondere CDNI-Verstöße [CDNI = Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt]), Wasserstraßenvorschriften?

Eingänge Anzeigen	Dezernat Verkehrsma- nagement Binnen / Schifffahrtspolizei	Dezernat Verkehrsma- nagement See /Schiff- fahrtspolizei *	Strompolizei und Schiffsunfäl- le (Wasserstraßenvorschriften Binnenschifffahrtsstraßen)	Gesamt
2019	5467	1071	659	7197

Eingänge Anzeigen	Dezernat Verkehrsmanagement Binnen / Schifffahrtspolizei	Dezernat Verkehrsmanagement See /Schiff-fahrtspolizei *	Strompolizei und Schiffsunfälle (Wasserstraßenverordnungen Binnenschifffahrtsstraßen)	Gesamt
2020	4692	907	1030	6629
2021	4529	943	919	6391

*Keine Zuständigkeit für Personalvorschriften, CDNI, Bauvorschriften, Wasserstraßenverordnungen nur Seeschifffahrtsstraßen.

- a) Wie viele Verfahren wurden davon rechtskräftig für die Jahre 2019, 2020 und 2021 entschieden, aufgeteilt nach den Bereichen Verkehrs-vorschriften, Personalvorschriften, Bauvorschriften, Umweltvorschriften (insbesondere CDNI-Verstöße), Wasserstraßenverordnungen?

Entschiedene Vorgänge	Dezernat Verkehrsmanagement Binnen / Schifffahrtspolizei**	Dezernat Verkehrsmanagement See /Schiff-fahrtspolizei **	Strompolizei und Schiffsunfälle (Wasserstraßenverordnungen Binnenschifffahrtsstraßen)	Gesamt
2019	**	**	560	
2020	**	**	894	
2021	**	**	832	

**Eine Erfassung der in einem Jahr jeweils rechtskräftig gewordenen „Entscheidungen“ ist nicht möglich, da hierüber keine gesonderte Auflistung geführt wird, und diese Zahl auch nicht deduktiv aus anderen Zahlen ermittelt werden kann. Aus der Anfrage ergibt sich nicht mit hinreichender Bestimmtheit, ob „Entscheidungen“ auch Einstellungen der Bußgeldsachbearbeitung mitumfassen sollen. Zudem lassen unabhängig hiervon die in den Zeitabschnitten eingelegten und statistisch erfass-ten Einsprüche der Delinquenten keinen Rückschluss darauf zu, wie das Verfahren dann weiter fortgegangen ist (Einstellung des Bußgeldsachbearbeiters im Rahmen der Abhilfe, Einstellung durch das Gericht, Verurteilung durch das Gericht, Rücknahme des Einspruches in der Verhandlung oder ihrem Vorfeld).

- b) In wie vielen Verfahren wurden von den aufgelisteten Ordnungswidrigkeitenanzeigen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 Bußgeldbescheide erlassen, aufgeteilt nach den Bereichen Verkehrs-vorschriften, Personalvorschriften, Bauvorschriften, Umweltvorschriften (insbesondere CDNI-Verstöße), Wasserstraßenverordnungen?

Bußgeldbescheide	Dezernat Verkehrsmanagement Binnen / Schifffahrtspolizei	Dezernat Verkehrsmanagement See /Schiff-fahrtspolizei *	Strompolizei und Schiffs-unfälle (Wasserstraßenverordnungen Binnenschifffahrtsstraßen)	Gesamt
2019	2379	332	306	3017
2020	1920	328	579	2248
2021	1546	158	557	2261

*Keine Zuständigkeit für Personalvorschriften, CDNI, Bauvorschriften, Wasserstraßenverordnungen nur Seeschifffahrtsstraßen.

- c) Wie viele Verfahren wurden von den aufgelisteten Ordnungswidrigkeitenanzeigen aufgrund von Verjährung eingestellt, aufgeteilt nach den Bereichen Verkehrs vorschriften, Personalvorschriften, Bauvorschriften, Umweltvorschriften (insbesondere CDNI-Verstöße), Wasserstraßenvorschriften?

Einstellung (nach § 47 und § 36 OwiG –Verjährungen werden nicht gesondert ausgewiesen.)	Dezernat Verkehrsmanagement Binnen / Schifffahrtspolizei	Dezernat Verkehrsmanagement See /Schiff-fahrtspolizei *	Strompolizei und Schiffs-unfälle (Wasserstraßenvor-schriften Binnenschifffahrts-strassen)	Gesamt
2019	1232	85	6	1323
2020	1196	60	4	1260
2021	1846	98	0	1944

*Keine Zuständigkeit für Personalvorschriften, CDNI, Bauvorschriften, Wasserstraßenvorschriften nur Seeschifffahrtsstraßen.