

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bettina Stark-Watzinger, Christian Dürr, Dr. Florian Toncar, Frank Schäffler, Markus Herbrand, Katja Hessel, Renata Alt, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Karsten Klein, Carina Konrad, Alexander Müller, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Arbeitsanfall und Personalplanung beim Zoll unter anderem durch den Brexit

In den letzten Jahren ist das Aufgabenspektrum des Zolls immer vielfältiger und komplexer geworden. Die Aufgaben reichen von der Kontrolle der Schwarzarbeit über die Kontrolle des Mindestlohns, bis hin zur Abfertigung des zunehmenden Onlinehandels, die Kontrolle der Kfz-Steuer sowie die Bekämpfung der Geldwäsche und Terrorfinanzierung. Hierdurch hat sich das Arbeitsaufkommen in den letzten Jahren stark erhöht. Durch den Brexit dürften noch weitere Aufgaben hinzukommen. Im Frühjahr 2018 berichteten die Medien über einen enormen Personalmangel beim Zoll, bedingt unter anderem durch das altersbedingte Ausscheiden von 40 Prozent der Zollbeamten in den nächsten zehn Jahren und durch die Übernahme vieler weiterer Aufgaben neben der Wareneinfuhrkontrolle (www.tagesspiegel.de/politik/der-zoll-soll-mehr-personal-bekommen-am-limit/21184756.html). Derzeit schließen laut Bundesrechnungshof nur rund 1 400 künftige Zollbeamte pro Jahr ihre Ausbildung ab und gleichzeitig scheiden demographiebedingt bald deutlich mehr Zollbeamte aus als bisher. Das Hauptzollamt Hamburg-Hafen habe seit August 2018 im Hinblick auf den Brexit gerade einmal elf Mitarbeiter zusätzlich durch Nachwuchs rekrutiert, so berichten Medien (www.welt.de/regionales/hamburg/article174269644/Was-der-Brexit-fuer-den-Zoll-bedeutet.html).

Der Personalmangel ist bereits jetzt in allen Arbeitsbereichen des Zolls spürbar. Die Außenhandelsvereinigung des Deutschen Einzelhandels e. V. berichtete über eine mindestens doppelte Bearbeitungszeit der Zollabfertigung auf See- und Flughäfen. Früher habe die Zollabfertigung ein bis zwei Tage gedauert, heute verlängere sie sich auf fünf bis sieben Tage.

Insgesamt leidet der Zoll unter einer Zunahme an Aufgaben, während zugleich die Anzahl des qualifizierten Personals sinkt. Die mangelnden Zustände beim Zoll könnten negative Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft haben. Es besteht die Gefahr, dass Unternehmen für ihre Zollabfertigung auf andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union ausweichen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den vermehrten Arbeitsanfall beim Zoll durch den Brexit zu bewältigen?
2. Hat die Bundesregierung Lösungen für die unterschiedlichen Szenarien des Brexit in Bezug auf die Zollabfertigung und dem Personalbedarf?

Wenn ja, wie sehen diese aus

- a) im Falle eines ungeregelten Ausstiegs Großbritanniens,
- b) im Falle eines Abkommens über einen gemeinsamen Binnenmarkt,
- c) im Falle einer Zollunion mit Großbritannien bzw.
- d) im Falle eines Freihandelsabkommens mit Großbritannien?

3. Wie haben sich die Mitarbeiterzahlen beim Zoll in den letzten zehn Jahren entwickelt?
4. Plant die Bundesregierung eine Personalaufstockung in den nächsten zwei Jahren (bitte nach mittlerer, gehobener und höherer Dienst und zugeordnet nach den Direktionen der Generalzolldirektion aufschlüsseln)?
5. Ist die personell angespannte Situation innerhalb Deutschlands regional unterschiedlich?

Wenn ja, wie sieht die Stellenbesetzung bzw. der Bedarf nach Bundesländern aus?

6. Was sind aus Sicht der Bundesregierung die größten Hindernisse, um den Personalmangel beim Zoll zu beheben?
7. Reichen nach Ansicht der Bundesregierung die Ausbildungskapazitäten, um die gewachsenen Anforderungen zu erfüllen?

Welche Investitionen sind für die Verbesserung der Ausbildung geplant?

8. Wie begründet die Bundesregierung die variierenden Ortszuschläge bei Arbeits- und Ausbildungsplätzen in den einzelnen Bundesländern, z. B. in Hessen und Bayern?
9. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Angleichung der unterschiedlichen Ortszuschläge in den einzelnen Bundesländern (bitte begründen)?
10. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung konkret daraus, dass für die Besoldungsgruppe A9 mit Zulage zu wenige Planstellen vorgesehen sind?
11. Stimmt es, dass die Dienstposten A12 und A13 durch die Generalzolldirektion zum Nachteil des Beschaffungswesens abgewertet werden sollen?
 - a) Wenn ja, welchem Bereich werden diese Kapazitäten zugeführt?
 - b) Wie begründet sich diese Vorgehensweise vor dem Hintergrund, dass das Bundesministerium der Finanzen diese Dienstposten im Jahr 2009 bewusst aufgewertet hat?

12. Wie hat sich die durchschnittliche Zeit für die Zollabwicklung bei der Einfuhr von Waren entwickelt?

Gibt es Engpässe?

Wenn ja, liegen diese Engpässe an bestimmten Abfertigungsarten?

13. Inwieweit konnten die Prozesse der Zollabfertigung durch die Digitalisierung und Modernisierung der IT vereinfacht und beschleunigt werden?

Wie steht Deutschland vor diesem Hintergrund im internationalen Vergleich da (u. a. im Vergleich zu der Zollabfertigung in den Niederlanden)?

14. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung oder der ihr unterstellten Behörden deutsche Unternehmen in den letzten Monaten auf andere Europäische Mitgliedstaaten für ihre Zollabfertigung ausgewichen?

Wenn ja, wohin?

15. Wie hat sich das Abfertigungsaufkommen in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in Deutschland im Verhältnis zum Wachsen des Handels

a) in den letzten fünf Jahren und

b) in den letzten zehn Jahren verändert?

16. Wenn sich die Qualität und Schnelligkeit der Zollabfertigung nicht bessern, welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um ein Ausweichen der Unternehmen für ihre Zollabfertigung auf andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu verhindern?

Berlin, den 20. November 2018

Christian Lindner und Fraktion

