

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Müller, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fortsetzung der Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Die Bundesregierung hat im Jahr 2012 Pläne für eine Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsreform (WSV-Reform) vorgestellt und etwa ein Jahr später beabsichtigt, die damals noch dezentral aufgestellte Ebene der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSDen) am Standort Bonn in der neu geschaffenen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) zu zentrieren.

Nach der Bundestagswahl 2013 wurden zentrale Elemente der Reform, wie die Einführung wichtiger Steuerungselemente, wie einer flächendeckenden Kosten- und Leistungsrechnung und weiterer geplanter Reformvorhaben wieder auf Eis gelegt. Auch bei der Gewinnung von Nachwuchs im Planungsbereich der WSV wurden hinsichtlich der Dauer von Infrastrukturplanungen aus Sicht der Fragesteller kaum merkliche Erfolge erzielt. Der besonders im Bereich Wasserstraßen bestehende Sanierungsstau, etwa bei der Planung von Schleusenersatzbauwerken, konnte weiterhin nicht überwunden werden.

Dadurch rückt der Planungshorizont der wahrscheinlich meisten wichtigen sowohl bereits begonnenen als auch neuen Projekte aus dem Wasserstraßenausbaugesetz aus dem Jahr 2016 nach Ansicht der Fragesteller immer mehr in weite Ferne.

Dies zeigt nach Auffassung der Fragesteller, dass weiterhin Reformbedarf besteht und die Bundesregierung dem Bereich Wasserstraßenplanung dringend mehr Priorisierung widmen muss.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Welche Ziele für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hat die Bundesregierung für die laufende Wahlperiode formuliert?
b) Welche Ziele davon laufen unter der Überschrift „WSV-Reform“?
2. Welche Maßnahmen zur Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wurden im Jahr 2018 begonnen, sind noch in Bearbeitung bzw. umgesetzt (bitte jeweils tabellarisch darstellen)?
3. Welche Maßnahmen zur Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sind jeweils jährlich für 2019, 2020 und 2021 geplant (bitte jeweils nach Jahren tabellarisch darstellen)?

4. a) Betrachtet die Bundesregierung die WSV-Reform, welche 2012 durch Bundesminister Peter Ramsauer mit Vorlage des sog. 5. WSV-Reformberichts (dmyv.de/fileadmin/content/_global/_downloads/politisches/Wasser_tourismus-WSV-Reform/5.%20Bericht_BMVBS%20zu%20WSR-Reform.pdf) angekündigt wurde, inzwischen als abgeschlossen (bitte begründen), und falls nicht, warum nicht?
 - b) Welche Ziele aus dem 5. Bericht stehen noch vor der Umsetzung?
 - c) Welche Ziele aus dem 5. Bericht sollen nicht umgesetzt werden?
5. In welchem Rhythmus plant die Bundesregierung, dem Deutschen Bundestag weitere Fortschrittsberichte der WSV-Reform vorzulegen, und falls sie keine weiteren Berichte plant, warum nicht?
6. Durch welche Maßnahmen wurde bisher eine Konzentrierung bzw. Reduzierung jener Steuerungsaufgaben in der GDWS (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt), die einst in den ehemaligen Oberbehörden WSDen (Wasserstraßen- und Schifffahrtsdirektionen) und dem Bundesministerium wahrgenommen worden sind, erreicht?
7. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gab es jährlich seit Einrichtung der GDWS an deren jeweiligen Standorten (bitte tabellarisch nach Jahren darstellen)?
8. Welche Aufgaben sind seit 2015 aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf die GDWS übertragen worden (bitte tabellarisch nach Jahren darstellen)?
9. Welche Aufgaben plant man, zukünftig noch vom BMVI auf die GDWS zu übertragen, und falls keine Übertragung stattfinden soll, warum nicht?
10. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gab es jährlich seit Einrichtung der BAV (Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen) an deren jeweiligen Standorten bzw. Dienstsitzen (bitte tabellarisch darstellen)?
11. Wie viele Dienststellen und Dienststellenstandorte gab es in der WSV im Jahr 2015, und wie viele sind es aktuell im Jahr 2018 (bitte tabellarisch darstellen und jeweilige Orte nennen), auch unter Berücksichtigung des aktuellen Standortkonzepts (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Wasser/neue_bwstr-struktur-2016.pdf?__blob=publicationFile), wonach die 39 Ämter in 17 Ämterreviere aufgeteilt werden sollen?
12. Welche Tätigkeiten konnten bei welchen bisherigen WSA-Standorten (WSA = Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt) im Zuge der Neuordnung der WSA-Reviere wo und in welchem Umfang zusammengeführt werden?
13. Aus welchen Gründen wird auf der aktuellen Seite der GDWS noch immer die Gliederung in 39 WSA-Standorte angegeben (Aufruf Januar 2019: www.gdws.wsv.bund.de/DE/gdws/geschaeftsbereich/geschaeftsbereich-node.html) und die 17 aktuellen, 2016 veröffentlichten, Reviere nicht benannt?
14. In welchen Wasserstraßen und Schifffahrtsämtern (WSÄ) fielen seit der Neuordnung Amtsleiterstellen weg?
15. Welche WSÄ sind seit der Neuordnung mit Amtsleitern, und welche davon mit Amtsleiterinnen besetzt?
16. Wie stellt sich der Wegfall von Amtsleitern in der Praxis für die Mitarbeiter in den WSÄ vor Ort dar, und welche möglichen Schwierigkeiten in der Amtsleitung ergaben sich daraus?

17. a) Welche Altersstruktur weist die WSV auf (bitte je Altersgruppe die Anzahl der Mitarbeiter auflühren)?
b) Welches Durchschnittsalter haben die Mitarbeiter in der WSV, und wie hat sich die Kennzahl seit dem Jahr 2007 bis heute jährlich entwickelt?
18. Welche Maßnahmen werden inzwischen bei der WSV durchgeführt, um interne Prozesse vermehrt elektronisch zu realisieren?
19. Welche Maßnahmen werden inzwischen bei der WSV durchgeführt, um Prozesse im Kunden- bzw. Geschäftskontakt vermehrt elektronisch zu realisieren?
20. Welchen Stand hat in der WSV die Umsetzung der sog. elektronischen Akte, und bis wann soll diese vollständig umgesetzt sein?
21. Welche Maßnahmen werden inzwischen bei der WSV durchgeführt, um interne Prozesse mithilfe der Digitalisierung zu realisieren?
22. Welche Maßnahmen werden inzwischen bei der WSV durchgeführt, um Prozesse im Kunden- bzw. Geschäftskontakt mithilfe der Digitalisierung zu realisieren?
23. Wie plant die Bundesregierung, die bereits begonnenen Projekte sowie die neuen Projekte des Bundesverkehrswegeplans mit den bestehenden begrenzten Planungskapazitäten im jeweils veranschlagten Zeit- und Kostenrahmen umzusetzen (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/standortfaktor-bedroht-wie-der-investitionsstau-deutschlands-infrastruktur-laehmt/23707730.html?ticket=ST-62227-CyVZdDFOd15eXgnF1Atx-ap5)?
24. Beabsichtigt die Bundesregierung, aus Gründen der Transparenz, frühzeitig Zeit- und Kostenrahmen anzupassen, bzw. aus welchen Gründen geht sie davon aus, dass sich die Situation der aktuell sehr begrenzten Planungskapazitäten in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bis zu welchem Zeitpunkt deutlich entspannen wird (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/standortfaktor-bedroht-wie-der-investitionsstau-deutschlands-infrastruktur-laehmt/23707730.html?ticket=ST-62227-CyVZdDFOd15eXgnF1Atx-ap5)?
25. Bei welchen Projekten werden derzeit in der WSV sog. PB-Modelle (Planen und Bauen) diskutiert oder bereits durchgeführt?
26. Welche Erfahrungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland mit solchen Modellen bisher gemacht, bzw. was verspricht sich das BMVI dadurch?
27. Geht das BMVI durch PB-Modelle hauptsächlich von Zeiteinsparung in der Projektrealisierung aus oder ggf. auch von Kosteneinsparung (bitte jeweils begründen)?
28. Aus welchen Gründen wird die Gründung einer bundeseigenen Planungsgesellschaft nicht weiterverfolgt (www.verkehrsbrief.de/bmvi-will-wasserstrassen-planung-neu-strukturieren/)?
29. Bei welchen Straßenbauvorhaben bzw. Brückenbauvorhaben an Bundeswasserstraßen ist vorgesehen, dass die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) im Auftrag der WSV jeweils wann tätig wird?
30. Welche Aufstockung an Planungspersonal ist nach Auffassung der Bundesregierung nötig, um die Umsetzung der gemäß dem Wasserstraßenausbaugesetz beschlossenen Projekte im vorgesehenen Zeitrahmen zu ermöglichen?
31. Bis wann ist jeweils Baureife und Fertigstellung der einzelnen Projekte für den Bereich Wasserstraßen im Vordringlichen Bedarf nach aktuellen Planungen vorgesehen (bitte tabellarisch darstellen)?

32. Bei welchen bereits laufenden Projekten kommt es aktuell zu Verzögerungen (Zeitraum) und/oder Kostensteigerungen (Höhe) gegenüber den Beschlussgrundlagen des Wasserstraßenausbaugesetzes im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030?
33. Welche Mittel wurden für Bau, Erhalt, Sanierung, Instandhaltung der Bundeswasserstraßen 2018 jeweils und insgesamt zur Verfügung gestellt, und welchen Mittelabruf gab es jeweils und insgesamt?
34. Wie lange dauerte durchschnittlich die Besetzung von Stellen bei der WSV insgesamt sowie jeweils von Stellen bzw. Planstellen im Planungsbereich der WSV?
35. Wie viele neu zu besetzende Stellen bzw. Planstellen konnten im Jahr 2018 in der WSV insgesamt nicht besetzt werden, und um welche Art von Stellen bzw. Planstellen handelte es sich jeweils?
36. Wie viele neu zu besetzende Stellen bzw. Planstellen konnten im Jahr 2018 in der WSV insgesamt über eine Dauer von mindestens sechs Monaten nicht besetzt werden, und um welche Art von Stellen bzw. Planstellen handelte es sich jeweils?
37. Wie viele der neu zu besetzenden Stellen bzw. Dienststellen aus den genannten Bereichen konnten im Jahr 2018 in der WSV jeweils nicht besetzt werden:

Ingenieur-Dienstposten in den Bereichen:

- Bautechnik/Bauingenieur
- Schiffbau
- Nachrichtentechnik
- Elektrotechnik/Mechatronik
- STE-Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnik
- Maschinenbau
- Vermessung
- Nautik.

Techniker-Dienstposten in den Fachgebieten:

- Bau
- Maschinenbau
- Elektro-/Nachrichtentechnik.

Nautiker-Dienstposten in den Bereichen:

- Kapitäne
- Schiffsführer
- Schiffsmechaniker/Matrosenmotorenwarte
- Wachoffiziere/Wachmaschinisten
- Matrosen
- Alleinmaschinisten?

38. a) Bis wann ist die flächendeckende Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) in der WSV geplant?
 - b) Welcher Mehrwert entsteht dadurch für die WSV?
 - c) In welchen Bereichen ist diese bereits, ggf. probeweise, eingeführt worden?
 - d) Aus welchen Gründen konnte die KLR seit WSV-Reformstart nicht bzw. nicht flächendeckend eingeführt werden?
39. Welche Probleme sind bzw. waren mit der Einführung der KLR verbunden?
40. Inwieweit hat sich seit dem letzten veröffentlichten Stand 2015 das gesamte Bruttoanlagevermögen der Binnenwasserstraßen (50 Mrd. Euro, Bundestagsdrucksache 18/7316, S. 24) bis heute verändert?
41. Inwieweit wird diese Zahl in welchen zeitlichen Abständen nach welchen konkreten Kriterien aktualisiert?
42. Durch welche Maßnahmen ist vorgesehen, die im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030 durch das BMVI vorgelegte Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen (Bundestagsdrucksache 18/9350, S. 181) in welchem Rhythmus zu aktualisieren und auf mögliche Änderungen von Transportmengen zur Einstufung von Wasserstraßen in jeweilige Kategorien zu reagieren?
43. In welchem Rhythmus soll dem Deutschen Bundestag zukünftig ein Verkehrsinfrastrukturzustandsbericht (hier: für die Wasserstraßen), in Anlehnung der jeweiligen Berichte aus dem Jahr 2016, vorgelegt werden, und wann ist beabsichtigt, den nächsten Zustandsbericht für die jeweiligen Verkehrsträger zu veröffentlichen?
44. Welchen Stand hat die Einführung eines Schifffahrtsgesetzbuches gemäß dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD?
45. Soll damit aus Sicht der Bundesregierung hauptsächlich der Stand von Gesetzen und Verordnungen auf Bundesebene abgebildet werden oder ggf. auch auf Landesebene (z. B. Häfen)?
46. Inwieweit kann die Sammlung bei elwis.de (Informationssystem der WSV; www.elwis.de/DE/Schifffahrtsrecht/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze-node.html) als Grundlage für ein Schifffahrtsgesetzbuch gesehen werden, und bis wann soll das Schifffahrtsgesetzbuch vorgelegt werden?

Berlin, den 12. Februar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

