

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8663 –**

Weitere Umsetzung der Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) stellt neben weiteren Aufgaben vor allem die Befahrbarkeit der Wasserstraßen in Deutschland sicher.

Rund 11 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind entlang der Bundeswasserstraßen an der Küste und im Binnenland beschäftigt. Zum Vergleich: Laut dem Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) sind aktuell rund 7 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der gewerblichen Binnenschifffahrt beschäftigt.

Die Infrastruktur an den Bundeswasserstraßen ist alt und marode, wie mehrere Anfragen der Fragesteller an die Bundesregierung ergeben haben. Trotz der relativ umfangreichen Behördenstruktur sind die Kapazitäten für Planungen von Ersatz- und Sanierungsmaßnahmen zu gering, um den Investitionsstau in der Wasserstraße aufzulösen. Das führt dazu, dass Mittel, die der Wasserstraße zugewiesen wurden, nicht ausgegeben werden konnten. Allein im vergangenen Jahr mussten von 675 Mio. Euro zur Verfügung gestellten Mitteln für Investitionen rund 275 Mio. Euro wieder zurückgegeben werden (DVZ vom 17. Mai 2016, S. 4). Dadurch besteht die Gefahr, dass die Attraktivität des relativ umweltfreundlichen Verkehrsmittels Binnenschiff an Attraktivität und Zuverlässigkeit verliert.

Die Erneuerung und Umstrukturierung der WSV ist bereits seit vielen Jahren Thema in der Verkehrspolitik. Zuletzt wurden durch das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Jahr 2012 lange erwartete Reformschritte vorgestellt. Doch mit der Regierungsbildung im Jahr 2013 wurden viele Ziele wieder verworfen.

1. a) Welche Mittel wurden für das Haushaltsjahr 2015 insgesamt für Investitionsmaßnahmen in die Bundeswasserstraßen bereitgestellt?
- b) In welcher Höhe wurden im Jahr 2015 Mittel für Investitionsmaßnahmen insgesamt abgerufen (bitte neben Gesamtinvestitionen auch nach Erhaltung, Neu- und Ausbau auführen)?
- d) Welche Mittel wurden für das Haushaltsjahr 2016 insgesamt für Investitionsmaßnahmen in die Binnenwasserstraßen bereitgestellt?
- e) In welcher Höhe wurden im Jahr 2016 Mittel für Investitionsmaßnahmen bereits insgesamt abgerufen (bitte neben Gesamtinvestitionen auch nach Erhaltung, Neu- und Ausbau auführen)?

Die Angaben zu den Fragen 1a, 1b, 1d und 1e bitte ich der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Insgesamt	Ersatz-, Aus- und Neubau	davon für		
			Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur	Sonstige Investitionen ¹⁾	
2015 ²⁾	Soll	997	675	216	106
	Ist	760	407	288	65
2016 ³⁾	Soll	974	614	248	112
	Stand 31.Mai	207	103	89	15

- ¹⁾ Investitionen, die nicht unmittelbar dem Erhalt sowie Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur dienen (z. B. Fahrzeuge, Geräte, Betriebs- und Dienstgebäude)
- ²⁾ einschließlich Investitionen aus den Infrastrukturbeschleunigungsprogrammen
- ³⁾ einschließlich „Zukunftsinvestitionen in öffentliche Infrastruktur“ (Epl. 60)

- c) Für welche Maßnahmen wurden übrig gebliebene Mittel vorgesehen bzw. verausgabt?

Die in 2015 nicht verausgabten Investitionsmittel wurden als Ausgabereste in die Folgejahre übertragen. Sie sind primär für die Realisierung von Großprojekten vorgesehen.

2. Wie haben sich die Kosten des Bundes für die WSV (Verwaltungsbetriebs- und Personalkosten) seit dem Jahr 2000 jährlich entwickelt (bitte tabellarisch darstellen)?

Die Angaben bitte ich der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Summe ^{*)}	Personalausgaben	Verwaltungs- ^{*)} und Betriebsausgaben
	- in T€ -		
2000	892.798	591.636	301.163
2001	893.727	588.975	304.752
2002	936.879	598.353	338.526
2003	889.502	615.042	274.460
2004	860.242	620.678	239.564
2005	879.686	619.301	260.385
2006	900.827	630.722	270.105
2007	897.145	611.229	285.916
2008	950.543	635.465	315.077
2009	997.728	658.872	338.856
2010	999.784	658.875	340.909
2011	1.025.313	661.833	363.481
2012	1.050.064	673.208	376.856
2013	1.057.696	673.684	384.012
2014	1.064.317	683.352	380.965
2015	1.095.214	696.398	398.816

*) ohne Ausgaben für Mieten und Pachten im Zusammenhang mit dem ab 2009 eingeführten Einheitlichen Liegenschaftsmanagement (BImA)

3. a) Welchen Zwischenstand gibt es bezüglich des als Forschungsprojekt aus-
geschriebenen Vorhabens einer „Ermittlung der wettbewerbsneutralen
Höhe der Schifffahrtsgebühren für die gewerbliche Binnenschifffahrt und
die Fahrgastschifffahrt“?

Die Ausschreibung einer Untersuchung zur „Ermittlung der wettbewerbsneutralen Höhe der Schifffahrtsgebühren für die gewerbliche Güter- und Fahrgastschifffahrt“ wurde Mitte Dezember 2015 EU-weit veröffentlicht, die Auftragsvergabe ist am 14. Juni 2016 erfolgt.

- b) Sobald ein Ergebnis der Fragestellung vorliegt, welche weiteren Schritte zur Umsetzung plant die Bundesregierung bis zum Ende des Jahres 2017?

Der Abschluss der Untersuchung ist für Oktober 2017 vorgesehen. Die Ergebnisse werden anschließend in den Gesetzentwurf des Spezialgesetzes über die Gebühren für die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen eingearbeitet, um danach mit dem Gesetzgebungsverfahren zu beginnen.

4. Bis wann und mit welchem Inhalt wird die Bundesregierung die noch für das Jahr 2015 angekündigte Reform der Revierstruktur der Ämter (WSA) vorlegen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5559; bitte unter Angabe der Anzahl der Ämter, der Ämterstandorte und jeweiligen Außenstellen, der jeweiligen Reviergrenzen und Revierzuständigkeiten sowie unter Angabe der WSA-übergreifenden Standorte aufführen)?

Das BMVI hat über die Abgrenzung der neuen verkehrsrevierbezogenen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter mit Pressemitteilung vom 17. Juni 2016 informiert. Die Einrichtung der neuen WSÄ erfolgt sukzessive in den nächsten Jahren. Die notwendigen Arbeiten dazu haben unter Beteiligung der Interessenvertretungen begonnen. Die Anzahl, zukünftige Bezeichnung, deren Standorte und Reviergrenzen sind der Übersichtskarte der zukünftigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter zu entnehmen.

5. a) Durch welche Maßnahmen wird die Frauenförderung bei der Besetzung der voraussichtlich 17 neuen Revierämter umgesetzt?

Frauen werden entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bei Unterrepräsentanz – vor allem im Rahmen von Leitungsdienstposten – verstärkt zur Bewerbung aufgefordert und bei gleicher Qualifikation nach Maßgabe des § 8 Bundesgleichstellungsgesetz bevorzugt berücksichtigt. Entsprechendes gilt im Rahmen von nur internen Interessenbekundungen. Den Belangen des Bundesgleichstellungsgesetzes wird hierbei Rechnung getragen.

- b) Welche Ziele der Gleichberechtigung werden dabei in welcher Form und in welchem Umfang beachtet und umgesetzt?

Ziel im Sinne der Geschlechtergerechtigkeit ist es, alle personalrelevanten Entscheidungen so zu gestalten, dass sie zur Förderung einer tatsächlichen Gleichberechtigung der Geschlechter beitragen.

- c) Welche Ziele der Diversity-Politik werden dabei in welcher Form und in welchem Umfang beachtet und umgesetzt?

Die WSV hat die Ziele der Diversity-Politik gerade auch im Rahmen der Personalgewinnung erkannt und sieht die Vielfalt aller Beschäftigten als Chance für die Verwaltung.

6. Werden am Ende des Prozesses auch Frauen in den Leitungspositionen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter vertreten sein, wenn nein, warum nicht, wenn ja, an welchen Positionen (bitte tabellarisch nach Ämtern und Leitungspositionen auflisten)?

Das Ende des Prozesses ist hinsichtlich der Besetzung derzeit nicht absehbar.

7. Inwieweit wurde/wird in den Prozess auf Ämter-Ebene auch die jeweils zuständige Gleichstellungsbeauftragte einbezogen, und mit welchen jeweiligen Ergebnissen?

Die Gleichstellungsbeauftragte wird auf der Ämterebene im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen beteiligt und wirkt entsprechend mit.

8. Wie viele Leitungsfunktionen in den WSA sind aktuell mit Frauen besetzt (bitte tabellarisch aufführen)?

Auf die Tabelle zu Frage 8 wird verwiesen.

9. Inwieweit hat die Besetzung von Leitungspositionen bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) bereits stattgefunden (welche Leitungspositionen befinden sich in der Ausschreibung und welche Leitungspositionen wurden bereits besetzt), und inwieweit kamen hier bei welchen konkreten Ämtern Frauen in welchen Positionen zum Zuge?

Auf die Tabelle zu Frage 9 wird verwiesen.

10. Inwieweit wurde/wird in den Prozess auf Ebene der GDWS auch die jeweils zuständige Gleichstellungsbeauftragte einbezogen, mit welchen jeweiligen Ergebnissen?

Im Rahmen der Ausschreibungen und Besetzungsverfahren ist die Gleichstellungsbeauftragte in jedem Stadium des Verfahrens eingebunden und wirkt auch bei der Auswahl des Personals mit.

11. a) Welche konkreten Untergliederungen (Abteilungen, Unterabteilungen, Dezernate, Referate) gibt es aktuell bei der GDWS an welchen Standorten?
b) Welcher Aufbau von Abteilungen, Unterabteilungen, Dezernaten und Referaten ist für die GDWS bis Ende des Jahres 2020, nach voraussichtlicher Auflösung der GDWS-Außenstellen, vorgesehen?

Der Organisationsplan mit der Zielstruktur der GDWS ist als Anlage beigefügt. Die Umstellung auf die neue Struktur erfolgt derzeit sukzessive.

12. Wie viele Leitungspositionen in der GDWS gab es jeweils in den Jahren 2014 und 2015, und wie viele waren dabei von Frauen besetzt, wie viele Leitungspositionen gibt es aktuell (2016) in der GDWS, und wie viele davon sind heute mit Frauen besetzt?

	2014	2015	2016
Leitungspositionen in der GDWS	64	51	66
davon mit Frauen besetzt	9	8	8

13. a) Welcher Besoldungsstufe wurde der Präsident der GDWS im Mai 2013 zugeordnet, und welcher Besoldungsstufe wurde er im Mai 2016 zugeordnet?
b) Sofern sich zwischen den Einstufungen aus der Frage 13a ein Unterschied ergibt, aus welchen Gründen ergibt sich dieser?

Der Präsident der GDWS war sowohl im Mai 2013 als auch im Mai 2016 der Besoldungsgruppe B 5 zugeordnet.

14. Wie viele Mitarbeiter sind aktuell an den bisherigen WSD-Standorten bzw. heutigen GDWS-Außenstellen jeweils beschäftigt?

GDWS-Standorte (ehemals WSD-Standorte)	Anzahl Beschäftigte (Stichtag 01.01.2016)
Kiel	140
Aurich	75
Hannover	117
Münster	98
Mainz	143
Würzburg	78
Magdeburg	133

15. Geht die Bundesregierung weiter davon aus, dass die GDWS-Außenstellen bereits im Jahr 2020 wie seit dem Jahr 2012 geplant aufgelöst werden und auf die zentrale GDWS in Bonn übergehen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6174)?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie viele Mitarbeiter müssten jährlich von den jeweiligen GDWS-Außenstellen nach Bonn bzw. an andere Standorte wechseln (bitte für alle GDWS-Außenstellen angeben)?

Mit dem Inkrafttreten des WSV-Zuständigkeitsanpassungsgesetz zum 1. Juni 2016 (BGBl I 2016 Ausgabe 24 S. 1217ff) sind keine Aufgaben der WSV für einzelne Außenstellen der GDWS mehr benannt. Die Beschäftigten an den Standorten der ehemaligen Außenstellen bleiben aufgrund der Sozialverträglichkeitszusagen im Zusammenhang mit der WSV-Reform an den Standorten der GDWS, werden aber den neuen Organisationseinheiten zugeordnet und nehmen zukünftig überregional-funktionale Aufgaben wahr. Freiwerdende Dienstposten an den Standorten werden grundsätzlich nach Bonn verlagert.

16. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung im Rahmen der WSV-Reform in den verbleibenden Jahren 2020 bis 2025 umzusetzen (gemäß sog. neuem 1. Bericht sollen die aktuellen Reformmaßnahmen erst bis zum Jahr 2025 abgeschlossen sein)?

Die Bundesregierung wird in den kommenden Jahren die Reform der Ämterstruktur sukzessive umsetzen. Die Außenbezirke und Bauhöfe werden in einem weiteren Schritt betrachtet. Der Umbau der GDWS von der Regionalität auf die Funktionalität erfolgt parallel sukzessive.

17. a) Bis wann wird die Bundesregierung die angekündigte Personalbedarfsermittlung abgeschlossen haben, und welches Zwischenergebnis liegt der Bundesregierung bereits vor?

Die GDWS hat die Personalbedarfsermittlung (PBE) bei der BAV in Auftrag gegeben. Die Erhebungen an allen Standorten der GDWS laufen derzeit. Das Ergebnis der PBE soll bis Ende 2017 vorliegen.

Die Bemessung der Amtsebene erfolgt im Anschluss.

- b) Von welchem Personalbedarf geht die Bundesregierung in den nächsten Jahren bis 2025 bei der WSV aus (bitte jährlich ausweisen und Stellen bzw. Planstellen im Infrastrukturplanungsbereich separat ausweisen)?

Durch Aufgabenzuwächse aufgrund von Aktivitäten der gesetzgebenden Körperschaften, durch richterliche Rechtsfortbildung und vertraglicher Verpflichtungen wird sich der Personalbedarf ändern. Weitere hinzukommende Bedarfe über einen so langen Zeitraum sind heute nicht abzuschätzen und nicht ausgeschlossen.

- c) Von welchem Personalbedarf geht die Bundesregierung in den nächsten Jahren bis 2025 beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, bei der Bundesanstalt für Wasserbau, bei der Bundesanstalt für Gewässerkunde, beim Havariekommando, bei der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen jeweils aus (bitte jährlich ausweisen und Stellen bzw. Planstellen im Infrastrukturplanungsbereich separat ausweisen)?

Durch Aufgabenzuwächse aufgrund von Aktivitäten der gesetzgebenden Körperschaften, durch richterliche Rechtsfortbildung und vertraglicher Verpflichtungen wird sich der Personalbedarf ändern. Weitere hinzukommende Bedarfe über einen so langen Zeitraum sind heute nicht abzuschätzen und nicht ausgeschlossen.

18. Wie viele Schleusenbauwerke gibt es insgesamt an Bundeswasserstraßen, und welche Schleusen in welchen Wasserstraßengebieten haben insgesamt eine Zustandsnote 3 bis 4 (bitte jeweils nach Wasserstraßengebieten ausweisen und dabei getrennt nach Zustandsnote angeben)?

Insgesamt gibt es 315 Schleusenanlagen an den Bundeswasserstraßen. Eine Schleusenanlage kann aus mehreren Schleusenkammern bestehen.

Entsprechend der Erhebung zum aktuellen Verkehrsinfrastrukturbericht wiesen 173 Schleusenanlagen die Zustandsnote 3 und 102 Schleusenanlagen die Zustandsnote 4 auf.

19. a) Wie viele der Schleusen müssten demnach bis zum Jahr 2025 nach und nach ersetzt werden, und um welche Schleusenbauwerke handelt es sich dabei?
b) Welche Schleusen müssten nach dem Jahr 2025 ersetzt werden?

Die Systematik der Ermittlung der Zustandsnoten berücksichtigt immer den schlechtesten Zustand eines Bauteils der Anlage, so dass die Zustandsnote sowie das Alter der Schleusenanlagen lediglich Indikatoren für die Notwendigkeit einer Maßnahme sein können, nicht jedoch den Zustand des Gesamtbauwerks beschreiben oder Rückschlüsse auf den Umfang (Reparatur, Instandsetzung, Ersatz) der einzelnen Maßnahmen zulassen. Der Maßnahmenumfang und die Sanierungswürdigkeit müssen im Einzelfall für das Gesamtbauwerk untersucht werden. Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 18/6517, 18/7844, 18/8204 und 18/8489 verwiesen.

20. Welches Programm zur flächendeckenden Sanierung bzw. zum Ersatz von Schleusen und weiteren Wasserstraßenbauwerken in schlechtem Bauwerkszustand verfolgt die Bundesregierung, falls sie keines verfolgt, warum nicht, und ab wann wird sie ein solches Programm auflegen?

Je nach Bauwerkszustand wird über den Ersatz oder die Sanierung im Einzelfall entschieden.

Die notwendigen Maßnahmen werden von den jeweils objektverantwortlichen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern initiiert und bei umfangreichen Ersatzinvestitionen werden Neubauämter ggf. in Kombination mit Ausbauinvestitionen mit der Durchführung beauftragt. In einigen Wasserstraßengebieten mit großem Umfang der anstehenden Infrastrukturmaßnahmen sind Programme zur Erneuerung und Verbesserung der Infrastruktur gestartet worden, die sich in der Umsetzung befinden.

21. Welchen gesamten Investitionsbedarf gibt es nach Kenntnissen der Bundesregierung für alle Wasserstraßen in den nächsten zehn Jahren (bitte für den Zeitraum gesamt und pro Jahr sowie neben Gesamtinvestitionen auch nach Erhaltung, Neu- und Ausbau aufführen)?

In der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans bis zum Jahr 2030 wird ein Bedarf für Ausbau- und Ersatzinvestitionen an den Bundeswasserstraßen von rd. 15,1 Mrd. Euro angesetzt. Dies entspricht rd. 1 Mrd. Euro/Jahr; davon entfallen 0,1 Mrd. Euro auf Aus- und Neubauinvestitionen und 0,9 Mrd. Euro/Jahr auf Ersatzinvestitionen.

Hinzu kommen reine Erhaltungsinvestitionen in Höhe von rd. 250 Mio. Euro/Jahr.

22. a) Welchen Investitionsbedarf gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung für touristische Wasserstraßen in den nächsten zehn Jahren (bitte für den Zeitraum gesamt und pro Jahr sowie neben Gesamtinvestitionen auch nach Erhaltung, Neu- und Ausbau aufführen)?
- b) Wie teilt sich der Investitionsbedarf aus der Frage 22a jeweils nach Schleusen/Hebwerken, Wehren, Brücken, sonstiges auf (bitte tabellarisch darstellen)?

Aus dem Netzzustand wird über einen statistischen Ansatz in den nächsten 10 Jahren ein Ersatzinvestitionsbedarf an Schleusen und Wehren von rd. 5,2 Mrd. Euro abgeschätzt. Davon entfallen rd. 4,74 Mrd. Euro auf Anlagen im Kernnetz und rd. 0,46 Mrd. Euro auf Anlagen außerhalb des Kernnetzes. Nur ein Teil der außerhalb des Kernnetzes liegenden Wasserstraßen weist eine intensive Freizeitnutzung auf.

23. a) Inwieweit verfolgt die Bundesregierung die Idee einer Planungsgesellschaft für die Bundeswasserstraßen, und bis wann und mit welchen Aufgaben soll diese umgesetzt werden (vgl. DVZ vom 26. März 2015)?
- b) Sofern die Bundesregierung die Idee aus der Frage 23a nicht weiterverfolgt, warum nicht, und welche Maßnahme(n) verfolgt sie stattdessen?
- c) Welche Voraussetzung(en) müssen bis wann nach Auffassung der Bundesregierung erfüllt sein, um eine Bundeswasserstraßen-Planungsgesellschaft des Bundes zeitnah einzusetzen?

Die WSV führt bereits Gespräche mit der DEGEG, um die Planung der Erneuerung von Brücken weitestgehend auf die DEGEG zu übertragen. Darüber hinaus

prüft die Bundesregierung, wie die Planungskapazitäten der Rhein-Main-Donau GmbH (RMD) langfristig für die Aufgabenerledigung im Investitionsbereich der WSV gesichert werden können.

24. Wie viele Ingenieure, Juristen, Bauaufseher gibt es derzeit jeweils pro Berufsgruppe und insgesamt in der WSV, und welchen organisatorischen Einheiten sind diese jeweils zugeordnet (bitte jeweils tabellarisch nach gehobenen und höherem Dienst, nach Angestellten und Beamten sowie nach männlichen und weiblichen Beschäftigten auflisten)?

Auf die Tabelle zu Frage 24 wird verwiesen.

25. Welcher Personalbedarf an Ingenieuren, Juristen, Bauaufsehern wurde jeweils pro Berufsgruppe und insgesamt für das Jahr 2015 für die zugewiesenen 675 Mio. Euro Investitionsmittel für deren Durchführung ermittelt, und wie viele wurden bereitgestellt (bitte jeweils tabellarisch nach gesamtem sowie langfristigem und kurzfristigem Personalbedarf auflisten)?

Auf die Tabellen zu den Fragen 25 und 26 wird verwiesen.

26. Wie viele Abordnungen von Ingenieuren, Juristen, Bauaufsehern gab es im Jahr 2015 jeweils pro Berufsgruppe aus anderen Organisationseinheiten für die Erledigung der aus den 675 Mio. Euro Investitionsmittel folgenden Investitionen und Aufgaben (bitte jeweils tabellarisch nach männlichen und weiblichen Beschäftigten aufschlüsseln)?

Auf die Tabellen zu den Fragen 25 und 26 wird verwiesen.

27. Welche Wasserstraßenabschnitte bzw. Flussabschnitte sollen nach Planungen der Bundesregierung im Zuge des Blauen Bandes in den nächsten Jahren renaturiert werden (bitte sofern möglich nach Jahr und Wasserstraße getrennt tabellarisch angeben)?

Derzeit werden in einem ersten Schritt gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit die Grundlagen zur Abschätzung des Handlungs- und Ressourcenbedarfs für ein Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ ermittelt.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch nicht bestimmt werden, an welchen Abschnitten von Bundeswasserstraßen konkrete Maßnahmen umgesetzt werden sollen.

28. Bis wann wird die Bundesregierung das angekündigte Gesamtkonzept Elbe vorlegen, und mit welchem voraussichtlichen Inhalt?

Mit dem Gesamtkonzept Elbe sollen die verkehrliche Nutzung der Elbe (Schifffahrt), wasserwirtschaftliche Notwendigkeiten (Hochwasserschutz) und die Erhaltung des wertvollen Naturraums (Auen) in Einklang gebracht werden.

Das Gesamtkonzept Elbe gliedert sich in die Phasen „Ist-Aufnahme“ und „Soll-Konzeption“. Mit der „Soll-Konzeption“ wurde Mitte 2015 begonnen, sie soll bis Ende des Jahres 2016 vorgelegt werden.

29. Bis wann wird die Bundesregierung ein einheitliches Schifffahrtsgesetzbuch mit welchem voraussichtlichen Inhalt dem Deutschen Bundestag vorlegen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6174)?

Die Bundesregierung hat es sich zum Ziel gesetzt, ein einheitliches Schifffahrtsgesetzbuch auszuarbeiten. Das Vorhaben wird wegen seines Umfangs sukzessive in Angriff genommen und längere Zeit in Anspruch nehmen. Ein genaues Datum kann daher derzeit noch nicht genannt werden.

30. Bis wann wird die Bundesregierung einen weiteren Bericht zur Umsetzung der WSV-Reform dem Deutschen Bundestag vorlegen?

Die Bundesregierung plant dem Bundestag in der zweiten Jahreshälfte 2016 einen 2. Fortschrittsbericht zur Umsetzung der WSV-Reform vorzulegen.

31. Die Umsetzung welcher WSV-Reformschritte aus dem sog. 6. Bericht sowie aus dem sog. neuen 1. Bericht hat sich die Bundesregierung bis Ende des Jahres 2017 vorgenommen (bitte alle Schritte und Maßnahmen tabellarisch nach Jahren auführen)?

PBE der GDWS	2017
Fortschreibung im Zuge der Reformentwicklung	bis 2025
Einführung KLR	2018
Validitätsprüfung der Daten und des Erhebungsverfahrens	bis 2023
Abschichtung BMVI auf GDWS	2016/2017
PBE der Ämter	2017/2018
Fortschreibung im Zuge der Reformentwicklung	bis 2025
Umstellung auf revierbezogene Ämterstruktur	sukzessive bis spätestens 2025
Konzepte für Außenbezirke, Bauhöfe, Revier- und Verkehrszentralen	bis 2025 anschl. Umsetzung.

A

zu Frage 8

OrgE Behörde	Leitungsfunktionen WSÄ aktuell mit Frauen besetzt			
	Amts- leiterinnen	Sachbereichs- leiterinnen	Abz- Leiterinnen	Bhf- Leiterinnen
WSA Tönning	1	1	0	0
WSA Lübeck	0	1	0	0
WSA Brunsbüttel	1	0	0	0
WSA Kiel-Holtenau	0	2	0	0
WSA Stralsund	0	1	0	0
WSA Hamburg	0	3	0	0
WSA Cuxhaven	0	0	0	0
WSA Emden	0	0	0	0
WSA Bremen	0	1	0	0
WSA Bremerhaven	0	0	0	0
WSA Wilhelmshaven	0	0	0	0
WSA Hann. Münden	1	1	0	0
WSA Minden	0	2	1	0
WSA Uelzen	0	0	0	0
WSA Verden	0	0	1	0
WSA Braunschweig	0	1	0	1
WSA Dresden	0	0	1	0
WSA Magdeburg	0	0	1	0
WSA Lauenburg	1	1	1	0
WSA Brandenburg	1	2	0	0
WSA Berlin	0	1	1	0
WSA Eberswalde	0	1	1	0
WSA Aschaffenburg	0	1	1	0
WSA Schweinfurt	0	0	2	0
WSA Nürnberg	0	2	1	0
WSA Regensburg	0	1	0	0
WSA Freiburg	0	2	0	0
WSA Mannheim	1	1	0	0
WSA Bingen	0	0	1	0
WSA Heidelberg	0	2	0	0
WSA Stuttgart	0	1	0	0
WSA Koblenz	1	1	0	0
WSA Trier	0	1	0	0
WSA Saarbrücken	0	2	1	0

WSA Rheine	0	0	0	0
WSA Duisburg-Meiderich	0	2	2	0
WSA Duisburg-Rhein	1	1	0	0
WSA Köln	0	1	0	0
WSA Rheine	0	0	0	0
WSA Meppen	0	0	0	0
Summe	8	36	15	1

Beantwortung der Frage 9: Anzahl und Besetzung von Leitungsdienstposten

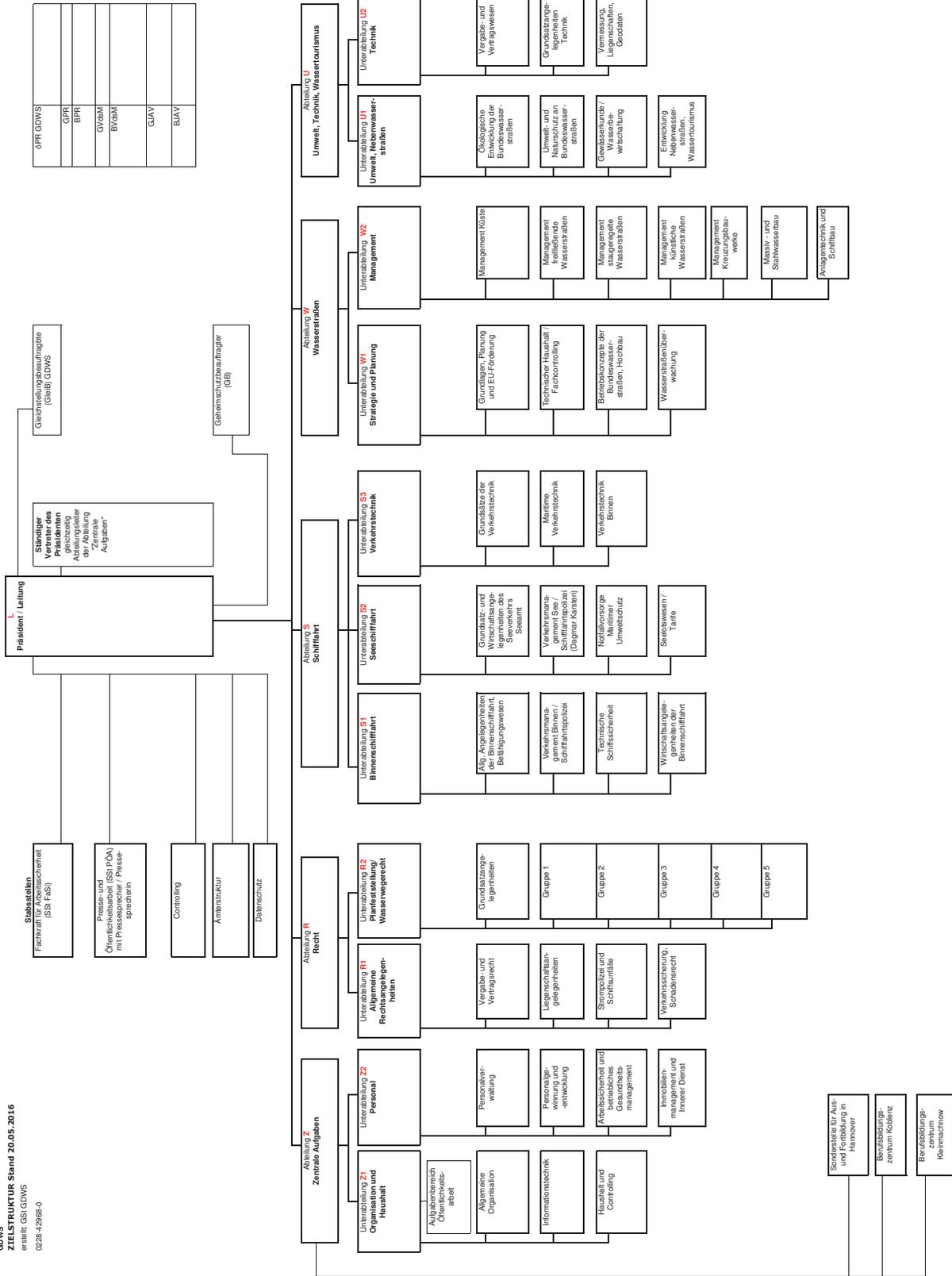
Stand: 10.06.2016

		Leitung der Behörde	Abteilungsleitung	Unterabteilungsleitung	Dezerleitsleitung bzw. Gruppenleitung mit Dezernatsstatus	Leitung Sonderstellen SAF, Berufsbildungszentren
Gesamt	66	1	5	11	46	3
davon besetzt (ohne kommissarische Aufgabenwahrnehmung)	39	1	5	9	21	3
davon mit Frauen besetzt	8	-	-	1	5	2
davon NN (noch nicht besetzt; Dp ggf. im Ausschreibungs- oder Besetzungsverfahren)	27	-	-	2	25	-
von den NN-Dp im Ausschreibungs-, Bewerbungs- oder Besetzungsverfahren	25	-	-	1	24	-

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS)

Kennzahl: 3800
 GDWS
 ZIELSTRUKTUR Stand: 20.05.2016
 erstellt: SSI GDWS
 0228-42998-0

Organisationsplan



Zu Frage 25

Nachfolgend dargestellter langfristiger Personalbedarf wurde vom BMVI auf der Basis des Jahres 2015 berechnet. Er steht unter dem Vorbehalt der Bestätigung durch die in Auftrag gegebene umfassende Personalbedarfsermittlung (siehe Frage 17). Kurzfristige Personalbedarfe werden nach Möglichkeit im Rahmen des bestehenden Deltas zwischen Soll und Ist durch befristete Beschäftigungen gedeckt.

Investitions- maßnahmen 2015	Gesamt	Juristen	Ingenieure		Techniker / Bauaufseher
		H-Dienst	H-Dienst	G-Dienst	M-Dienst
Personalbedarf 2015	770	40 *	175	388	207
Vorhandenes Personal 2015	436	25 *	93	215	128
HH-Zuweisung 2014 - 2016	129	2	25	89**	7

* Juristen nicht in der Personalbedarfsermittlung für techn. Aufgaben enthalten

** zusätzlich 6 Stellen für administrative Unterstützung

Zu Frage 26

In 2015 gab es folgende Abordnungen aus anderen Organisationseinheiten:

Berufsgruppe	Gesamt	Davon weiblich	Davon männlich
Ingenieure Beamte H-Dienst	6	1	5
Ingenieure Beamte G-Dienst	7	2	5
Ingenieure Tarifbeschäftigte G-Dienst	4	0	4
Juristen	0	0	0
Techniker(einschl. Bauaufseher) Tarifbeschäftigte M-Dienst	1	0	1
Summe	18	3	15



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Pressemitteilung

Nummer 98/2016 vom 17. Juni 2016

Seite 1 von 1

Ferlemann: Nächste Stufe der WSV-Reform startet Neue revierbezogene Ämterstruktur der WSV steht fest

Die neue Ämterstruktur der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) steht fest. Die derzeit 39 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSÄ) werden zukünftig zu 17 Revieren zusammengeführt. Die neue Struktur ermöglicht der WSV, ihre Arbeit vor Ort noch stärker auf die Anforderungen des jeweiligen Reviers auszurichten. Die Einteilung der Reviere wurde in enger Abstimmung mit den Beschäftigten erarbeitet. Alle Standorte der jetzigen Ämter bleiben erhalten.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, zeigt sich sehr erfreut über die nächste Stufe der WSV-Reform: „Mit der neuen revierbezogenen Ämterstruktur sichern wir die WSV-Arbeit auf hohem Niveau. Damit bleibt die WSV, was sie auszeichnet: Kompetent, leistungsstark und zuverlässig in der Region verwurzelt.“

Die neuen Reviere sind wie folgt eingeteilt: Ems-Nordsee, Weser-Jade-Nordsee, Elbe-Nordsee, Nord-Ostsee-Kanal, Ostsee, Mittelrhein-Niederrhein, Oberrhein, Mosel-Saar, Neckar, Main, Main-Donau-Kanal/Donau, Westdeutsche Kanäle, Mittellandkanal/Elbe-Seitenkanal, Weser, Elbe, Spree-Havel und Havel-Oder.

Unter Leitung von Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), wird die WSV nun die Einrichtung der revierbezogenen WSÄ vorbereiten. Dies erfolgt unter Einbindung der Revierverantwortlichen und der Beschäftigten. Die Umstellung auf die neue Struktur wird schrittweise im laufenden Betrieb umgesetzt.

Die rechtliche Grundlage der WSV-Reform ist das WSV-Zuständigkeitsanpassungsgesetz, das am 01.06.2016 in Kraft getreten ist: <http://www.bmvi.de/wsv-aemterstruktur>

HAUSANSCHRIFT

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-7200

FAX +49 (0)30 18-300-1958

Pressesprecher:

Vera Moosmayer

Ingo Strater

Julie Heint

Martin Susteck

Svenja Friedrich

Axel John

Jan Garvert

presse@bmvi.bund.de

Besuchen Sie uns auf:

www.bmvi.de

www.flickr.de/bmvi_de

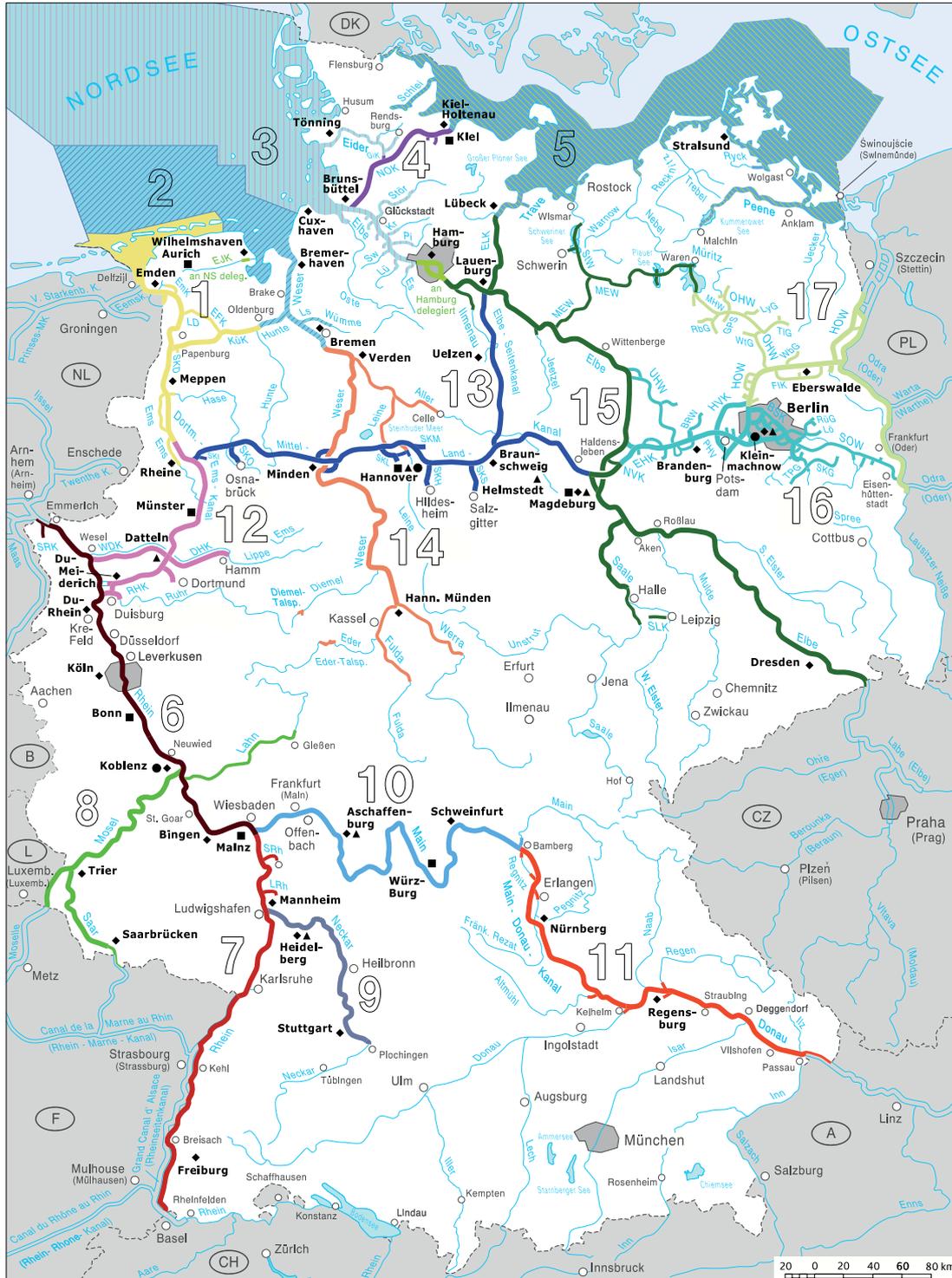
www.twitter.com/bmvi

www.youtube.com/bmvi



Bundeswasserstraßen

- Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes



Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, 17.06.2016

Kartographie: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg, verfügbar gemäß GeoNutzV

Übersicht der Standorte der WSV*

(* mit Zuständigkeitsdarstellung und Bezeichnung der 17 neuen WSÄ nach deren Einrichtung ohne ABZ/BHF, sowie ohne kleinere Bürostandorte und ohne Darstellung der Fachstellen)

- | | | |
|---------------------------------|--|---|
| WSA 1 - Ems-Nordsee | WSA 9 - Neckar | WSA 17 - Havel-Oder |
| WSA 2 - Weser-Jade-Nordsee | WSA 10 - Main | Standorte der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) |
| WSA 3 - Elbe-Nordsee | WSA 11 - Main-Donau-Kanal, Donau | Standorte der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter |
| WSA 4 - Nord-Ostsee-Kanal | WSA 12 - Westdeutsche Kanäle | Standorte der Wasserstraßen-Neubauämter, Neubauamt, Amt für Neckar Ausbau |
| WSA 5 - Ostsee | WSA 13 - Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal | Standorte der Sonderstelle für Aus- und Fortbildung und Berufsbildungszentren |
| WSA 6 - Mittelrhein-Niederrhein | WSA 14 - Weser | |
| WSA 7 - Oberrhein | WSA 15 - Elbe | |
| WSA 8 - Mosel-Saar | WSA 16 - Spree-Havel | |

