

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Jürgen Koppelin, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Karlheinz Gutmacher, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Ulrich Irmer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Günther Friedrich Nolting, Detlef Parr, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Gerhard Schüßler, Marita Sehn, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Übertragung der Durchführung von Gewährleistungsaufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes an Dritte

Bereits am 22. September 1997 beschloss die Lenkungsgruppe „Reform der WSV“ beim Bundesminister für Verkehr ein Konzept zur Reform der WSV, die vom damaligen Bundesminister Matthias Wissmann akzeptiert wurde. In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Reformpläne für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung“ (Bundestagsdrucksache 14/7019) erklärte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), an den Reformplänen festhalten zu wollen.

Im Kabinettsbeschluss vom 1. Februar 1999 „Moderner Staat – Moderne Verwaltung“ hat das Bundeskabinett ausdrücklich beschlossen: „Daneben gibt es einen großen Bereich anderer, bisher als öffentlich angesehener Aufgaben, die sichergestellt, aber nicht unbedingt durch staatliche Organe selbst durchgeführt werden müssen. In diesem Bereich muss der Staat jedenfalls die Erfüllung der Aufgaben gewährleisten.“

Die Fraktion der FDP teilt diese Auffassung, kann aber in vielen Fällen nicht feststellen, dass diese Maxime das Regierungshandeln wirklich bestimmt.

Im Ergebnisvermerk der PG Kernaufgaben der WSV vom 24. Mai 2000 heißt es: „Die Auftraggeberseite betrachtet eine Differenzierung von vergabe- oder privatisierungsfähigen Aufgabenanteilen bzw. konkrete Aussagen zu bestimmten Privatisierungsformen nicht als Bestandteil des Projektauftrages.“

Insofern scheint das BMVBW von der ursprünglich geplanten WSV-Reform doch abzuweichen. Weiter heißt es in dem Vermerk „Es wurde eine gemeinsame Sprachregelung vereinbart, wonach planbare Aufgaben der WSV, für die ein Markt existiert, einer Aufgabenerledigung durch Dritte zuzuführen sind.“

Im Übrigen wurde diese Entscheidung der Vergabe von planbaren Aufgaben in der WSV schon mit den Erlassen vom 1. August 1988 BW 20/20.70.75-02 sowie vom 10. August 1990 BW 20/06.26.03-02/7 VA 90 geregelt aber nicht konsequent umgesetzt. Von diesem Grundsatz wird nur dann abgewichen, wenn ein Wirtschaftlichkeitsvergleich für die Eigenerledigung spricht und ausreichend WSV-Personal verfügbar ist, was nach den vorstehenden Erlassen nicht mehr vorhanden sein dürfte.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, wurden im August 2000 bereits die „Entwicklungskonzepte für eine zukunftsorientierte WSV“ vorgelegt, in der Anlage 1 wird in einem Schaubild verdeutlicht, wann die WSV lediglich eine Gewährleistungsverantwortung hat. Doch bis heute sieht sich der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, nicht in der Lage, belastbare Aussagen über den Vollzug der WSV-Reform zu tätigen.

Deshalb fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche Art von schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben werden durch die WSV ausgeführt?
2. Wie viel Personal und in welchen Schichten (Tag/Stunden) werden für den geplanten 24-stündigen Einsatz des geplanten Schadstoff-Unfall-Bekämpfungsschiffes (SUBS) für die Ostsee und die vorhandenen Schiffe, die sich schon in einem 24-stündigen Einsatz befinden, benötigt?
3. Woher kommt die in einem Schreiben des BMVBW (EW 22/52.37_10-00/01) zum Ausdruck gebrachte Erkenntnis, Schiffe, wie sie für die neuen Aufgaben des SUBS benötigt würden, seien auf dem Markt nicht vorhanden bzw. könnten nicht von Privaten gestellt werden?
4. Erfüllen die Schiffe des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) eine Kernaufgabe der öffentlichen Verwaltung?
Wenn ja, inwiefern?
5. Wenn nein, hat sich das BMVBW darum bemüht, für diese Schiffe Angebote zur privaten Bereederung einzuholen?
Ist ein Interessenbekundungsverfahren gem. § 7 Bundeshaushaltsordnung (BHO) für alle Fahrzeuge durchgeführt worden?
Wenn nein, warum nicht?
6. Ist der Bundesregierung bekannt, dass es deutsche Unternehmen für alle Fahrzeuge gibt, die im Falle der privaten Bereederung bundeseigener Schiffe das Personal dieser Schiffe mit ihren Besitzständen übernehmen?
7. Wie sieht die aktuelle Kostenrechnung der Mehrzweckschiffe „Neuwerk“, „Mellum“ und „Scharhörn“ bei einer Vercharterung gegenüber Dritten sowie bei Eigenbetrieb aus?
8. Welche Erfahrungen hat das BMVBW in welchen Fällen in den letzten 2 Jahren mit der Übertragung von Gewährleistungsaufgaben an Dritte mit dem Zweck der Durchführung gemacht?

Berlin, den 12. Dezember 2001

Hans-Michael Goldmann
Jürgen Koppelin
Horst Friedrich (Bayreuth)
Dr. Karlheinz Guttmacher
Hildebrecht Braun (Augsburg)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen

Rainer Funke
Joachim Günther (Plauen)
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Walter Hirche
Birgit Homburger
Ulrich Irmer
Dr. Heinrich L. Kolb

Gudrun Kopp
Günther Friedrich Nolting
Detlef Parr
Dr. Edzard Schmidt-Jortzig
Gerhard Schübler
Marita Sehn
Dr. Hermann Otto Solms
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion