

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Jürgen Koppelin, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

– Drucksache 14/7872 –

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Nach dem Ergebnis der – in der Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 14/7697) auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 14/7408) ausführlich behandelten – Untersuchungen der Projektgruppe Kernaufgaben sind alle Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) Kernaufgaben, für die durch Behalt eines Eigenanteils an Personal die Fachkompetenz bei der Verwaltung erhalten werden und eine Rückholbarkeit gewährleistet sein muss. Dies schließt eine Privatisierung der WSV aus. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, hat dies mehrfach ausdrücklich bestätigt.

Aufgrund der haushaltsgesetzlichen Einsparungsaufgaben und Dotierungen wird in der WSV bereits seit langem in dem jeweils erforderlichen Umfang der Vergabeanteil kontinuierlich erhöht. In den Personalbemessungsvorgaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) für den Außenbereich sind Vergabeanteile als Richtwerte ausgewiesen worden, die es den verantwortlichen Dienststellen ermöglicht haben, die Aufgabenerledigung entsprechend den zur Verfügung stehenden Personal- und Sachmitteln flexibel, sowie möglichst sparsam und wirtschaftlich zu steuern. Da durch die fortgesetzten Einsparauflagen – in Verfolgung des Zieles der Haushaltskonsolidierung und des Leitbildes des aktivierenden Staates – die bisherigen Strategien an ihre Grenzen stoßen, waren andere Lösungsmöglichkeiten zu untersuchen. Das Gutachten Kernaufgaben wird mit der zuständigen Gewerkschaft, dem Hauptpersonalrat im BMVBW und der WSV eingehend erörtert.

1. Welche Art von schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben werden durch die WSV ausgeführt?

Die Schifffahrtspolizei ist eine hoheitliche Aufgabe und beinhaltet die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie von der Schifffahrt ausgehender Gefahren auf den Bundeswasserstraßen, in den bundeseigenen Häfen sowie – soweit das Völkerrecht, insbesondere das Internationale Seerechtsübereinkommen dies zulässt – seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeers. Schifffahrtspolizeibehörden sind die örtlich zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen sowie die ihnen nachgeordneten Wasser- und Schifffahrtsämter. Auf den Bundeswasserstraßen üben sie und die Wasserschutzpolizeien der Länder die Vollzugsaufgaben nach Maßgabe zwischen dem Bund und den Ländern auf der Grundlage des Seeaufgabengesetzes und des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes abgeschlossener Vereinbarungen aus. Die in den Vereinbarungen genannten Einzelaufgaben üben die Behörden der WSV im Eilfall aus, wenn die Polizeikräfte der Länder nicht erreichbar sind.

Für den Seeschifffahrtsbereich ist darüber hinaus die Seeschifffahrtsaufgaben-Übertragungsverordnung vom 23. Juni 1982 und der gemeinsame Einrichtungserlass „Küstenwache“ vom 1. Juli 1994 maßgeblich. Die schifffahrtspolizeilichen Überwachungs- und Vollzugsaufgaben werden nach einer gemeinsamen Dienstvorschrift im Rahmen des Koordinierungsverbundes Küstenwache wahrgenommen, dem neben der WSV der Bundesgrenzschutz, die Zollverwaltung und die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung mit den als Einsatzfahrzeuge des Koordinierungsverbundes Küstenwache ausgewiesenen und gekennzeichneten Behördenfahrzeugen und dem dazugehörigen Personal angehören.

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?

Das geplante SUBS für die Ostsee soll im wöchentlichen Wechsel von insgesamt 3 Besatzungen mit jeweils 16 Personen im 7-Tage-Betrieb gefahren werden, von denen 4 Personen im 24 Stundendienst und 12 Personen im Tagesdienst (12 Std.) eingesetzt sind. Die bereits vorhandenen SUBS sind wie folgt eingesetzt:

„Neuwerk“ = wie vor;

„Mellum“ = Besatzung 2 × 16 Personen mit wöchentlichem Personalwechsel und 15 Personen als Reserve, sonst wie vor;

„Scharhörn“ = Besatzung 3 × 14 Personen mit 4 Personen im 24 Stundendienst und 10 Personen im Tagesdienst, sonst wie vor.

Damit werden insgesamt 185 Personen für den Einsatz der 4 SUBS 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?

Der vollständige Wortlaut der zitierten Aussage ist Folgender:

„Statt Neubau wäre demnach nur eine bare-boat-Charter (d. h. Charter eines entsprechend ausgerüsteten Schiffes ohne Besatzung) in Frage gekommen; derartige Spezialschiffe sind jedoch auf dem Markt nicht vorhanden und müssten erst – nach den notwendigen Vorgaben durch den Betreiber – gebaut werden.“

Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass ein Spezialschiff mit dem Leistungsprofil des SUBS, insbesondere mit

- seiner Ausrüstung zur Schadstoffaufnahme (sweeping-arms),
- seiner Separationsanlage für die Trennung von Öl und Wasser,
- den Sloptanks aus Edelstahl zur Übernahme von aggressiven, auch toxischen Ladungen beim Leichtern von Havaristen,
- den Schutzeinrichtungen für Menschen und Schiff zum Aufenthalt in kontaminierter (toxischer und explosibler) Atmosphäre,
- einer Krananlage, mit der im Bedarfsfall auch Container mit gefährlicher Ladung aus der See geborgen werden können, etc.

nach hiesiger Kenntnis auf dem Markt nicht angeboten wird und deshalb auch von interessierten Reedern erst gebaut werden müsste.

4. Erfüllen die Schiffe des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) eine Kernaufgabe der öffentlichen Verwaltung?

Wenn ja, inwiefern?

Die Schiffe des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) nehmen Kernaufgaben der öffentlichen Verwaltung wahr. Der gesetzliche Auftrag hierzu ist im Seeaufgabengesetz festgelegt.

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?

Mitte der 90er Jahre wurde ein Gutachten eines Wirtschaftsprüfungsunternehmens erstellt, das einen Wirtschaftlichkeitsvergleich staatliche/private Bereederung zum Gegenstand hatte. Eine private Bereederung stellt danach für die Vermessungsschiffe des BSH keine kostengünstigere Alternative dar. Hinsichtlich des Forschungsschiffes „Gauss“ des BSH wurde ein Interessenbekundungsverfahren gemäß § 7 BHO durchgeführt. Auch hier erwies sich eine private Bereederung als wirtschaftlich ungünstiger.

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?

Ein entsprechendes Angebot liegt dem BMVBW nicht vor. Es ist lediglich eine Erklärung einer Arbeitsgemeinschaft von deutschen Schleppreedereien bekannt, in der die Bereitschaft erklärt wird, vom Bund geplante neue Fahrzeuge für alle Bereiche zu bauen bzw. eigene vorhandene umzubauen, langfristig zu verchartern und, sofern gewünscht, zu bereedern.

7. Wie sieht die aktuelle Kostenrechnung der Mehrzweckschiffe „Neuwerk“, „Mellum“ und „Scharhörn“ bei einer Vercharterung gegenüber Dritten sowie bei Eigenbetrieb aus?

Da es sich hier um nach dem Grundgesetz originäre Aufgaben der WSV des Bundes handelt, kommt eine Wahrnehmung durch Dritte nicht in Betracht. Die in der Frage genannten Kostenrechnungen liegen daher nicht vor.

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?

In den vergangenen Jahren wurden z. B. Gewährleistungsaufgaben im Bereich von Ingenieur- und Bauleistungen an Dritte vergeben.

Im Innenbereich hat sich dabei gezeigt, dass der Betreuungs-, Koordinierungs- und erhöhte Prüfaufwand durch die Verwaltung bis zu 50 % des sonst bei vollständiger eigener Bearbeitung anzusetzenden zeitlichen Aufwandes beträgt.

Im Außenbereich, d. h. bei der Ausführung von Unternehmerleistungen bei der Wasserstraßenunterhaltung hat sich gezeigt, dass in Teilbereichen (z. B. Nassbaggerei) eine Kostensenkung durch private Unternehmer erreicht werden kann, was zumindest zum Teil auf reduzierte Leistungsumfänge zurückzuführen ist. Zu Beanstandungen in der Ausführung bestand in der Regel kein Anlass, u. a. auch deshalb, weil die für eine erfolgreiche Durchführung notwendige bauaufsichtliche Kompetenz weiterhin bei der WSV vorhanden war.