

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Nicole Maisch, Dorothea Steiner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2984 –**

Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist eine der größten Behörden des Bundes. Im Gegensatz zur Deutschen Bahn AG, die sich von einer Behörde zu einem Unternehmen gewandelt hat, um Personen- und Gütertransporte effizienter zu organisieren, werden die Verwaltung, Instandsetzung, Regelung des Schiffsverkehrs und der Ausbau der Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen (Bundeswasserstraßen) weiterhin durch eine Behörde organisiert und sind in der Hand des Bundes. Die WSV gliedert sich in sieben Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, 39 Wasser- und Schifffahrtsämter und sieben Wasserstraßenneubauämter und hat rund 13 000 Beschäftigte (Stand: August 2009). Die Aufgaben, Struktur und Größe der WSV waren in den vergangenen Jahren Gegenstand von politischen Diskussionen. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP ist festgelegt worden, unnötige bürokratische Hindernisse für die Schifffahrt zu beseitigen und ein Gesetz zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorzulegen (S. 40). Die letzte Personalbedarfsermittlung für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wurde im Jahr 2001 durchgeführt (Bundestagsdrucksache 17/2398, S. 17).

1. Welche sind die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP erwähnten unnötigen bürokratischen Hindernisse für die Schifffahrt, die beseitigt werden sollen, und warum ist eine Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung notwendig?

Bei den im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP genannten „bürokratischen Hindernissen für die Schifffahrt“ handelt es sich in erster Linie um solche, die sich aus internationalen Regelungen und Standards im Bereich der Seeschifffahrt ergeben. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) tritt auf internationaler Ebene für Deregulierungen ein.

Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ist erforderlich, um die Fachkompetenz für das komplexe Wirksystem Schifffahrt und Wasserstraße trotz erheblicher Personaleinsparungen (seit 1993 ca. 4 950 Stellen und

Planstellen entsprechend ca. 27 Prozent), des Fachkräftemangels auf dem Arbeitsmarkt und der zunehmenden Probleme z. B. bei Ingenieurberufen und Nautikern zu den Bedingungen des öffentlichen Dienstes qualifiziertes Fachpersonal gewinnen zu können, künftig aufrechterhalten zu können.

2. Wie viele Mitarbeiter sind derzeit in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit welchen Aufgaben beschäftigt, und wie hat sich die Beschäftigtenzahl in den letzten zehn Jahren in den verschiedenen Aufgabenbereichen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Direktionen und Ämtern sowie Zentralaufgaben und Aufgaben für die jeweiligen Wasserstraßen)?

Einschließlich Teilzeitbeschäftigten und freigestellter Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sind zurzeit 14 394 Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen in der WSV beschäftigt (ohne Bundesanstalt für Wasserbau – BAW, Bundesanstalt für Gewässerkunde – BfG – und Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie – BSH). Circa 70 Prozent der Beschäftigten arbeiten im Betrieb und in der Unterhaltung an den Wasserstraßen. Die Verteilung der Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen auf die Organisationseinheiten der WSV ergibt sich aus der Anlage 1. Organisationseinheiten mit zentralen WSV-Aufgaben sind darin entsprechend ihrer aufbauorganisatorischen Zuordnung enthalten.

3. Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen auf den Bundeswasserstraßen in den Zuständigkeitsbereichen der einzelnen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und Wasser- und Schifffahrtsämtern, und wie hat sich das Verkehrsaufkommen in der Zuständigkeit der einzelnen Ämter in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Direktion, Amt und Wasserstraße)?

In Anlage 2 ist das Verkehrsaufkommen auf den deutschen Binnenwasserstraßen aufgliedert nach Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, Wasser- und Schifffahrtsämtern und Wasserstraßen für das Jahr 2008 dargestellt (ohne Berücksichtigung der Verkehrsleistung). Das gewählte Jahr 2008 kann als repräsentativ für die letzten zehn Jahre angesehen werden.

Für die Ämter im Küstenbereich sind die Verkehre auf der Nord- und Ostsee nicht dargestellt, sondern lediglich die Verkehre auf den Hafenzufahrten.

Die Tabelle beschränkt sich auf die Darstellung der Güterverkehre.

Die Nutzung der Wasserstraßen (Personenschifffahrt, Wassertourismus, Erholung, Freizeit), die regional erhebliche Auswirkungen auf die Tätigkeitsfelder der einzelnen Ämter und Direktionen haben, ist hier nicht dargestellt.

Auch ist zu beachten, dass die Tonnage nur in Abhängigkeit von der gefahrenen Strecke/Relation eine Aussage über die Verkehrsleistung der jeweiligen Wasserstraße zulässt.

4. Wie hoch ist der Anteil des Verkehrsaufkommens auf Wasserstraßen im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen auf Schiene, Straße und in der Luft, aufgeschlüsselt auf die einzelnen Wasserstraßen?

Welche Entwicklungen sind innerhalb der letzten zehn Jahre festzustellen?

Ein Vergleich der Verkehrsaufkommen von Schiene, Straße und in der Luft, aufgeschlüsselt auf die einzelnen Wasserstraßen, kann nur über eine Auswertung von konkurrierenden Relationen (Quelle-Ziel-Beziehungen) erfolgen. Dies würde eine Auswertung von ca. 36 Millionen Datensätzen erfordern, was

im Rahmen einer parlamentarischen Anfrage in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht leistbar ist.

5. Wie viele vom Bund Beschäftigte sind in den übrigen, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung angegliederten Behörden, tätig (insbesondere Kraftfahrt-Bundesamt, Luftfahrt-Bundesamt, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bundesanstalt für Gewässerkunde, Bundesamt für Güterverkehr, Eisenbahn-Bundesamt, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen, Bundesanstalt für Wasserbau, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie)?

In den aufgeführten Behörden der Bundesverwaltung für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BVBS) sind aktuell 12 518 Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen beschäftigt.

Die Verteilung ergibt sich aus der Anlage 1.

6. Welche Aufgaben übernehmen die sieben Wasserstraßenneubauämter derzeit, welche Projekte sind durch die Ämter in Helmstedt, Datteln, Aschaffenburg, Berlin, Magdeburg, Heidelberg und Hannover in den letzten zehn Jahren angegangen und auch umgesetzt worden, und wie viele Mitarbeiter sind in den einzelnen Neubauämtern und mit welchen Arbeiten (Neubauten, Ausbauten, Unterhaltung) beschäftigt?

Die Wasserstraßenneubauämter in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bereiten sehr verschiedene Bauprojekte an den Bundeswasserstraßen aus unterschiedlicher Veranlassung vor und wickeln diese ab. Dazu zählen z. B. Baumaßnahmen zur Herstellung der Fischdurchgängigkeit (Fischpässe u. Ä.), zum Ersatz abgängiger Bauwerke (Schleusen, Brücken, Stauanlagen, Wasserbauwerke etc.) und zum Ausbau von Bundeswasserstraßen (Schleusen, Strecken etc.). In der Regel handelt es sich um kombinierte Maßnahmen, d. h. Kombination von Ersatz- und Ausbaumaßnahmen. In den vergangenen zehn Jahren wurden diverse Projekte fertiggestellt und dem Verkehr übergeben (z. B. Wasserstraßenkreuz Magdeburg, Stadtstrecke Hannover, Mittellandkanal Oststrecke, Teilstrecken Dortmund-Ems-Kanal, Schleusen im Westdeutschen Kanalnetz).

Die Mitarbeiterzahlen der Neubauämter ergeben sich aus der Anlage 1.

7. Welche Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung werden mit eigenem Personal oder in Regiebetrieb erfüllt, welche Aufgaben mit Hilfe von Unternehmen, und nach welchen Kriterien werden Unternehmen mit diesen Aufträgen betraut?

Hoheitliche und sicherheitsrelevante Aufgaben werden von verwaltungseigenem Personal erledigt, weil die Aufgaben nicht vergabefähig oder nicht vergabewürdig sind. Diese Aufgabenbereiche werden intern möglichst von Personaleinsparungen freigehalten. Andere Aufgaben, wie z. B. Baudurchführung, Schleusendecks- und Fährdienste, Fahrwasserbaggerungen, Teilaufgaben der Maritimen Notfallvorsorge, planbare Unterhaltungsmaßnahmen an Wasserstraßen und Anlagen werden überwiegend von Dritten erledigt. Die Vergabe obliegt den Wasser- und Schifffahrtsämtern und erfolgt nach einheitlichen Standards und Kriterien sowie deutschen und europäischen Vergaberichtlinien.

8. Wie hat sich der Anteil der von Unternehmen übernommenen Leistungen in den einzelnen Aufgabenbereichen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in den letzten zehn Jahren entwickelt, und für welche Aufgabefelder und mit welcher Begründung ist es erforderlich, Leistungen als Bund mit eigenem Personal zu erbringen?

Vergaben in der WSV sind in den vergangenen 10 Jahren in dem Maße gestiegen, in dem Personalressourcen abgebaut wurden und neue zusätzliche Aufgaben wahrgenommen werden mussten. So wurden im Jahr 2009 mit einem um ca. 27 Prozent reduzierten Personalkörper ca. 50 Prozent mehr Vergaben getätigt und ca. das Dreifache an Haushaltsmitteln verausgabt als noch im Jahr 1999. Einen Vergabekatalog, d. h. WSV-weite Vergaben, zu vergabefähigen bzw. vergabewürdigen Aufgaben gibt es schon deshalb nicht, weil sich Aufgaben und Aufgabenerledigung regional z. T. deutlich unterscheiden (z. B. Küste, „Binnen“, Kanäle, freifließende Flüsse, Bauwerke) und im Übrigen ressourcenabhängig sind. Hoheitliche und sicherheitsrelevante Aufgaben sind nicht vergabefähig. Nichtplanbare Aufgaben (Notfälle, Ad-hoc-Maßnahmen) sind nicht vergabewürdig, weil sie nicht kalkulierbar sind. Diese Aufgaben bzw. Aufgabenanteile werden daher nicht vergeben. Für sie sind deshalb entsprechende Personalressourcen vorzuhalten.

9. Welche Aufgaben übernimmt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die dem Umweltschutz allgemein und dem Erhalt einer hohen ökologischen Qualität der Gewässer im speziellen dienen?

Welche Organisationseinheit ist mit diesen Aufgaben betraut?

Im Rahmen ihrer verkehrlichen Aufgabenerledigung nach dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) berücksichtigt die WSV Belange des Natur- und Umweltschutzes und sorgt unter sorgfältiger Abwägung der verschiedenen Zielsetzungen für eine möglichst ökologisch orientierte Maßnahmengestaltung bei Ausbau- und Unterhaltung an den Bundeswasserstraßen.

Mit Inkrafttreten des neuen Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) zum 1. März 2010 hat die WSV die hoheitliche Verantwortung für die Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an den von ihr errichteten oder betriebenen Stauanlagen der Bundeswasserstraßen übernommen, sofern es die Ziele der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) erfordern. Zudem trägt die WSV als Eigentümerin der Bundeswasserstraßen auch für deren wasserwirtschaftliche Unterhaltung Sorge, soweit Landesrecht nichts anderes regelt.

Die vorgenannten Aufgaben werden von den Wasser- und Schifffahrtsämtern in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich wahrgenommen.

10. Wie hat sich die wasserwirtschaftliche Unterhaltung der Bundeswasserstraßen durch die Einführung und Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie verändert?

Welche organisatorischen und personellen Veränderungen haben sich dadurch ergeben?

Die grundsätzliche Aufgabenstellung der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung an Bundeswasserstraßen hat sich durch die WRRL nicht verändert. Neu ist die Orientierung der erforderlichen Maßnahmen an den Bewirtschaftungszielen der WRRL. Die WSV nimmt die Aufgabe gemäß WHG im Rahmen ihrer Eigentümerverantwortung für die Bundeswasserstraßen wahr.

Organisatorische oder personalwirtschaftliche Veränderungen sind aufgrund der Novellierung der WRRL derzeit nicht geplant. Die Aufgabenerledigung erfolgt in enger Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden der Länder.

11. Wie erfüllt die WSV ihre Aufgaben zur Erhaltung und Wiederherstellung der Durchgängigkeit an Bundeswasserstraßen?

Welche personellen und organisatorischen Veränderungen haben sich durch die neue Zuständigkeit des WSV bis heute ergeben, und welche sind geplant?

Die WSV nimmt sich der Aufgabe, die Durchgängigkeit an den Bundeswasserstraßen herzustellen, mit Engagement und anerkannter Fachkompetenz an. Fachlich-technische Grundlagenerarbeitungen und zielführende Konzepte sind auf den Weg gebracht. Die Aufgabenumsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit den für die Umsetzung der WRRL zuständigen Bundesländern, dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und in Kooperation mit Energiewirtschaftsunternehmen, die Wasserkraft nutzen. Die Umsetzung erfolgt innerhalb der Fristen der WRRL.

Die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit wurde in den Aufgabenkatalog der WSV integriert. Der finanzielle Mehrbedarf wird auf rd. 750 Mio. Euro bis zum Jahr 2027 geschätzt. Da es aber noch keine projektscharfen Bauplanungen gibt – es sei denn, es handelt sich um Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen bei laufenden oder geplanten Verkehrsprojekten – finden sich derzeit jedoch im Haushalt bzw. in der Finanzplanung noch keine Ansätze. Personelle und organisatorische Ressourcen werden zurzeit aus der vorhandenen Substanz realisiert.

12. Wie ist der Sachstand bei der Erarbeitung des Priorisierungskonzeptes zur Erhaltung und Wiederherstellung der Durchgängigkeit an Bundeswasserstraßen (Bundestagsdrucksache 17/166)?

Ein für das Priorisierungskonzept zur Erhaltung und Wiederherstellung der Durchgängigkeit an Bundeswasserstraßen und die Aufgabenumsetzung grundlegender Fachbericht zur fischökologischen Einstufung der Dringlichkeit von Maßnahmen für den Fischaufstieg liegt vor und wurde mit dem BMU und den Bundesländern abgestimmt. Die Erstellung konkreter regionaler Umsetzungskonzepte ist in Arbeit. Das Priorisierungskonzept wird voraussichtlich Ende 2011 vorliegen.

13. Inwieweit werden die Vorgaben für zukünftige Wasserstraßenbewirtschaftung des Leitfadens „Ökologische Neuorientierung der Bundeswasserstraßenbewirtschaftung“ des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2007 (insbesondere im Bezug auf Wasserrahmenrichtlinie, Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, Managementpläne der Natura-2000-Gebiete, Vogelschutzrichtlinie) von der Wasser- und Schifffahrtsbehörde umgesetzt?

Welche Dienststellen sind mit der Umsetzung betraut, und welche ökologischen Entwicklungsziele (bezüglich Gewässerstruktur, Fischfauna, Artenschutz) sind in welchem Zeitraum angestrebt?

Die WSV ist an das europäische und nationale Recht gebunden. Sie wird bei der Aufgabenumsetzung von den wissenschaftlichen Oberbehörden im Geschäftsbereich des BMVBS, der BfG und der BAW fachlich unterstützt und verfügt über ein umfangreiches Regelwerk mit Leitfäden, Empfehlungen und Merkblättern zu ökologischen Fragestellungen. Darin werden auch Aspekte des

im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellten Forschungsberichtes „Ökologische Neuorientierung der Bundeswasserstraßenbewirtschaftung“ berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Ressortverantwortung für die Bundeswasserstraßen und der damit verbundenen Fachkompetenz des BMVBS und seiner nachgeordneten Behörden besteht darüber hinaus ein fachlicher Austausch mit dem Umweltbundesamt.

14. Hat die Bundesregierung die Tätigkeiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen nach 1996/1997 noch einmal von Unternehmensberatern auf ihre Effizienz prüfen lassen?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?

Die Kienbaum-Unternehmensberatung hatte im Jahre 1997 festgestellt, dass die Erledigung aller Aufgaben der WSV für die Funktionsfähigkeit des Systems Schifffahrt und Wasserstraße erforderlich sind. Die von ihr vorgeschlagene Delegation von Aufgaben, Kompetenzen und der Verantwortung auf der untersten Verwaltungsebene wurde zwischenzeitlich ebenso vollzogen, wie die Bündelung/Zentralisierung von mittelbaren Fach- und Unterstützungsaufgaben. Der Gutachter kam zu dem Ergebnis, dass Veränderungen der äußeren Aufbaustruktur gegenüber dem Synergiepotential der vorgenannten „inneren Reform“ marginal ist. Die erreichbaren Synergien der „inneren“ und „äußeren Reform“ wurden durch den Personalabbau zwischenzeitlich längst abgeschöpft bzw. überschritten. Der Personalbestand der WSV liegt heute unter dem im Jahre 2001 festgestellten Personalbedarf. Eine erneute Organisationsuntersuchung würde zu keinen anderen Erkenntnissen kommen.

15. In welcher Form soll die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP festgelegte Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung umgesetzt werden, ist für diese Aufgabe eine Arbeitsgruppe zustande gekommen, wer ist ggf. Mitglied dieser Gruppe, und wann tagt sie?

Wann ist mit Ergebnissen zu rechnen, und gibt es bereits Zwischenergebnisse?

16. Welche Anzahl von Mitarbeitern ist nach Ansicht der Bundesregierung für die Wahrnehmung der Aufgaben langfristig erforderlich, und ist eine aktuelle Personalbedarfsermittlung geplant, die der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP vereinbarten Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung als Zielvorgabe dient, und wenn ja, wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das bestehende Wasserstraßennetz wird zurzeit aufgrund vorhandener Daten und Informationen sowie zu erwartender Transportentwicklungen neu strukturiert. Damit wird das Ziel verfolgt, Fachaufgaben (z. B. Wasserstraßenausbau) auf bestimmte Wasserstraßen zu konzentrieren, Technik und Prozesse weiter zu standardisieren, Betrieb und Unterhaltung noch stärker als bisher nutzungsorientiert zu gestalten (Unterhaltungsintensität, Betriebsdauer etc.) bzw. die WSV auf die reine Eigentümerverwaltung zu beschränken. Ergebnisse mit Angaben zu erforderlichen Rechtsänderungen werden Ende des Jahres vorliegen. Im Anschluss daran wird die Neustruktur erneut aufgabenkritisch geprüft und einer Personalbedarfsabschätzung unterzogen. Erste Ergebnisse hierzu werden im Frühjahr 2011 vorliegen.

Die Aufgaben werden zurzeit im BMVBS bearbeitet. Eine Arbeitsgruppe wurde nicht eingerichtet.

17. Welche Wasserstraßen beabsichtigt die Bundesregierung aus dem Bundeswasserstraßennetz zu nehmen, und in welcher Weise ist die Bundesregierung mit diesem Ziel bislang zu welchen Zeitpunkten aktiv geworden?

Die Bundesregierung bemüht sich seit Jahren, Bundeswasserstraßen und -abschnitte, die nicht für den Güterverkehr erforderlich sind, an die Länder abzugeben.

WSV-weite Aktivitäten wurde mit Sts-Schreiben an seine Länderkolleginnen und -kollegen vom 6. November 2002 eingeleitet. Daraufhin haben die sieben Wasser- und Schifffahrtsdirektionen in einer konzertierten Aktion Anfang 2003 die Länder anhand von Listen mit den für eine Abgabe in Betracht kommenden Bundeswasserstraßen und -abschnitten um Mitteilung gebeten, ob Interesse an der Übernahme besteht.

Die entsprechenden Versuche sind trotz des Angebots von Abstandszahlungen bis auf wenige Ausnahmen gescheitert. Von 1972 bis heute konnten lediglich 12 Teilstrecken von Bundeswasserstraßen an die Länder/Kommunen abgegeben werden. Erneute Versuche des BMVBS im Rahmen der Föderalismuskommission II 2007 wurden nicht berücksichtigt.

18. Welche künftigen Träger dieser Gewässer hält die Bundesregierung für sinnvoll, und welche haushälterischen und rechtlichen Bedingungen sieht die Bundesregierung für die Übertragung als realistisch an?

Die Übernahme einer Bundeswasserstraße oder eines Bundeswasserstraßenabschnitts kommt für jeden in Betracht, der daraus einen nachhaltigen Vorteil erlangt. Das können vor allem Länder und Kommunen, gegebenenfalls auch juristische Personen (z. B. Stiftungen) sein, die das Gewässer zu eigenen Zwecken (z. B. zum Ausbau wassertouristischer Infrastruktur) nutzen wollen. Die Übertragung ist im Rahmen des bestehenden Rechtsregimes grundsätzlich möglich (siehe § 2 WaStrG), scheitert aber oft an zu hohen finanziellen Forderungen der Interessenten, denen die Bundesregierung aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht nachkommen kann.

Anlage 1

* Personalaufteilung

**** ANH Amt f. Neckarausbau ND	39	0,1
**** BAG	1.715	6,4
**** BAST	414	1,5
**** BAW	504	1,9
**** BBiZ Koblenz	29	0,1
**** BBR	1.287	4,8
**** BfG	377	1,4
**** BFU	40	0,1
**** BMVBS	1.703	6,3
**** BSH	859	3,2
**** BSU	12	0,0
**** DWD	2.604	9,7
**** EBA Ast Berlin	74	0,3
**** EBA Ast Dresden	62	0,2
**** EBA Ast Erfurt	51	0,2
**** EBA Ast Essen	54	0,2
**** EBA Ast F/SE - FFM	65	0,2
**** EBA Ast F/SE - SBR	24	0,1
**** EBA Ast Halle/S.	72	0,3
**** EBA Ast Hannover	55	0,2
**** EBA Ast HH/SN - HMB	37	0,1
**** EBA Ast HH/SN - SWN	43	0,2
**** EBA Ast KA/S - KA	48	0,2
**** EBA Ast KA/S - STG	34	0,1
**** EBA Ast Köln	62	0,2
**** EBA Ast München	54	0,2
**** EBA Ast Nürnberg	55	0,2
**** Eisenbahn-Bundesamt	465	1,7
**** Havariekommando	25	0,1
**** KBA	958	3,6

Summe EBA: 1255

Personalaufteilung

**** LBA	549	2,0
**** NBA Hannover	98	0,4
**** WNA Aschaffenburg	72	0,3
**** WNA Berlin	144	0,5
**** WNA Datteln	158	0,6
**** WNA Helmstedt	78	0,3
**** WNA Magdeburg	129	0,5
**** WSA Aschaffenburg	417	1,6
**** WSA Berlin	507	1,9
**** WSA Bingen	223	0,8
**** WSA Brandenburg	306	1,1
**** WSA Braunschweig	208	0,8
**** WSA Bremen	336	1,3
**** WSA Bremerhaven	272	1,0
**** WSA Brunsbüttel	451	1,7
**** WSA Cuxhaven	257	1,0
**** WSA Dresden	235	0,9
**** WSA DU-Meiderich	443	1,6
**** WSA DU-Rhein	200	0,7
**** WSA Eberswalde	485	1,8
**** WSA Emden	368	1,4
**** WSA Freiburg	209	0,8
**** WSA Hamburg	295	1,1
**** WSA Hann. Münden	191	0,7
**** WSA Heidelberg	326	1,2
**** WSA Kiel-Holtenau	527	2,0
**** WSA Koblenz	502	1,9
**** WSA Köln	121	0,5
**** WSA Lauenburg	418	1,6

Personalaufteilung

**** WSA Lübeck	298	1,1
**** WSA Magdeburg	437	1,6
**** WSA Mannheim	194	0,7
**** WSA Meppen	255	0,9
**** WSA Minden	387	1,4
**** WSA Nürnberg	372	1,4
**** WSA Regensburg	360	1,3
**** WSA Rheine	407	1,5
**** WSA Saarbrücken	181	0,7
**** WSA Schweinfurt	424	1,6
**** WSA Stralsund	335	1,2
**** WSA Stuttgart	314	1,2
**** WSA Tönning	237	0,9
**** WSA Trier	260	1,0
**** WSA Uelzen	241	0,9
**** WSA Verden	249	0,9
**** WSA Wilhelmshaven	389	1,4
**** WSD Mitte	172	0,6
**** WSD Nord	190	0,7
**** WSD Nordwest	185	0,7
**** WSD Ost	190	0,7
**** WSD Süd	110	0,4
**** WSD Südwest	177	0,7
**** WSD West	202	0,8
*****	26.912	100,0

Anlage 2

WSD/WSA/Wasserstraße	Verkehrsaufkommen in Mio. t im Jahr 2008)*
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord	497,5
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	21,3
Trave	21,3
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning)*
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	105,6
Nord-Ostseekanal	105,6
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	105,6
Nord-Ostseekanal	105,6
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	27,2
Ostseehäfen	27,2
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	118,9
Elbe	118,9
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	118,9
Elbe	118,9
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest	137,8
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	14,5
Weser	14,5
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	78,3
Weser	78,3
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	40,5
Jade	40,5
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	4,5
Ems	4,5
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte	52,5
Wasser- und Schifffahrtsamt Hann. Münden	0,8
Oberweser	0,8
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	4,4
Mittelweser	4,4
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	17,5
Mittelweser	4,4
Mittellandkanal	13,1
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	20,4
Mittellandkanal	16,7
Stichkanal Hildesheim	0,8
Stichkanal Salzgitter	2,9
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	9,4
Elbe-Seitenkanal	9,4

WSD/WSA/Wasserstraße	Verkehrsaufkommen in Mio. t im Jahr 2008)*
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West	416,4
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	164,0
Rhein	164,0
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	173,9
Rhein	173,9
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	48,1
Ruhrwasserstraße	0,6
Wesel-Datteln-Kanal	18,7
Rhein-Herne-Kanal	15,2
Dortmund-Ems-Kanal	13,6
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	19,0
Datteln-Hamm-Kanal	6,1
Dortmund-Ems-Kanal (Datteln bis Bergeshövede)	12,9
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	11,4
Dortmund-Ems-Kanal (Bergeshövede bis Herbrum)	7,6
Küstenkanal	3,8
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest	222,3
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	28,1
Rhein	28,1
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	67,8
Rhein	67,8
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	82,5
Rhein	82,5
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	7,4
Neckar	7,4
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	2,6
Neckar	2,6
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	15,1
Mosel	15,1
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	15,1
Mosel	15,1
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	3,7
Saar	3,7
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd	41,5
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	16,8
Main	16,8

WSD/WSA/Wasserstraße	Verkehrsaufkommen in Mio. t im Jahr 2008)*
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	11,4
Main	11,4
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	6,3
Main-Donau-Kanal	6,3
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	7,0
Donau	7,0
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost	33,2
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden)*
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	9,3
Mittellandkanal	8,6
Elbe	0,7
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	10,3
Elbe	9,6
Elbe-Lübeck-Kanal	0,7
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	5,1
Elbe-Havel-Kanal	2,3
Untere Havelwasserstraße	2,8
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	6,1
Spree-Oder-Wasserstraße	1,0
Teltowkanal	0,8
Dahme-Wasserstraße	1,7
Berliner Havel	2,6
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	2,4
Havel-Oder-Wasserstraße	2,4
)* berücksichtigt sind Wasserstraßen mit einem Verkehrsaufkommen > 0,5 Mio. t/a.	

