

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Karsten Klein, Christian Dürr, Otto Fricke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/29063 –**

Sachstand Segelschulschiff Gorch Fock

Vorbemerkung der Fragesteller

Bei der Instandsetzung der Gorch Fock wurden der ursprünglich anvisierte Zeit- und Kostenrahmen deutlich überschritten. Im Zuge der Sanierung sind die Kosten dabei von geplanten 10 Mio. Euro auf mehr als das Zehnfache gestiegen. Ende Mai 2021 wird die Sanierung der Gorch Fock endlich abgeschlossen sein und das Schiff nach rund fünfenehalb Jahren wieder der Deutschen Marine übergeben werden. Welche Maßnahmen die Bundesregierung unternimmt, um das Segelschulschiff der Deutschen Marine für die nächsten Jahre in gutem Zustand zu halten, wird die Zukunft zeigen.

1. Auf welche Summe werden sich die Gesamtkosten für die Instandsetzung der Gorch Fock belaufen, und welcher Betrag wurde bisher an welche Vertragsnehmer ausgezahlt?

Das Gesamtbudget für das Instandsetzungsvorhaben wurde auf 135 Mio. Euro festgelegt. Darin enthalten sind 128 Mio. Euro für die Instandsetzungsleistungen durch den Auftragnehmer sowie die Kosten für Materialerhaltung „Fremdleistung“ und für technische Änderungen sowie eine Managementreserve. Da das Instandsetzungsvorhaben vor dem Abschluss steht und keine weiteren kostenträchtigen Beauftragungen mehr zu erwarten sind, kann davon ausgegangen werden, dass das Gesamtbudget eingehalten wird.

Bezüglich der firmenbezogenen einzelnen Auftragswerte ist die Bundesregierung der Auffassung, dass eine Beantwortung in offener Form nicht erfolgen kann. Die Bundesregierung ist aus verfassungsrechtlicher Sicht dazu verpflichtet, die Grundrechte Dritter zu wahren. Hierunter fallen auch die von Art. 12 Abs. 1 GG geschützten Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse. Die erbetenen Auskünfte sind geheimhaltungsbedürftig, weil sie firmenvertrauliche Angaben enthalten. Bei offener Beantwortung würden Informationen aus einem laufenden Vertrag offengelegt, die auch das Geschäftsgeheimnis der jeweiligen Firmen berührt. Die Zustimmung der Firmen zur Veröffentlichung der Zahlen liegt nicht vor und konnte aufgrund der Vielzahl der Unternehmen und der Kürze der

Zeit nicht eingeholt werden. Daher wird für diesen Teil der Antwort auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage verwiesen.*

2. Welche Lehren hat das Bundesministerium der Verteidigung aus der Kostenexplosion bei der Sanierung der Gorch Fock bisher gezogen, und welche Maßnahmen wurden gegebenenfalls umgesetzt oder sollen umgesetzt werden, damit sich ein derartiger Fall nicht wiederholen kann?

Bereits nach Bekanntwerden der Defizite bei der Durchführung des Instandsetzungsvorhabens Gorch Fock wurden vom Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) umgehend Maßnahmen eingeleitet, um künftig vergleichbare Fälle zu vermeiden. Diese Maßnahmen waren insbesondere darauf ausgerichtet, das Marinearsenal bei der Durchführung von Instandsetzungsvorhaben zu unterstützen und zu beaufsichtigen. Hierzu gehörte neben der intensiveren Einbindung der Projektleitung im BAAINBw im Wesentlichen eine engere Führung und Begleitung bei der Vertragsbearbeitung, der Kostenprüfung und der Bauleitungen durch die jeweils fachlich vorgesetzten Stellen im BAAINBw. In diesem Zusammenhang war festzustellen, dass die vorhandenen Kapazitäten im Marinearsenal nicht ausreichen, um alle Instandsetzungsvorhaben sachgerecht im vorgegebenen Zeitplan abzuwickeln. Daher wurden organisatorisch-analytisch begründete Dienstposten-Forderungen für das Instandsetzungsmanagement in die Verfahren zur mittelfristigen Personalplanung zur ministeriellen Billigung eingesteuert.

Als weitere in die Zukunft gerichtete Maßnahme wurde die Bereichsvorschrift C1-1033/0-7001 „Instandhaltung von Schiffen, Booten und Marinelandanlagen“ überarbeitet und in einem Pilotvorhaben erprobt. Dieses Pilotvorhaben und damit die Finalisierung der künftigen Bereichsvorschrift stehen kurz vor dem Abschluss. Auf der Basis der Erfahrungen aus diesem Pilotvorhaben werden im Rahmen der Arbeitsgruppe Umsetzung Beschaffungsorganisation erforderliche strukturelle Anpassungen untersucht und entsprechende Vorschläge erarbeitet. Die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen.

3. Wie viel Prozent des Schiffes und welche Hauptteile sind infolge der Instandsetzung komplett neu?

Für die schiffbaulichen Elemente des Segelschulschiffes Gorch Fock ergeben sich die nachfolgenden geschätzten prozentualen Erneuerungsgrade.

Schiffbauliche Elemente	Erneuerungsgrad in Prozent
Außenhaut, schiffbauliche Längs- und Querwände	ca. 90
schiffbauliche Verbände, Spantwerk und Steifen	ca. 40 bis 50
Kartenhaus	ca. 100
Rigg/Takelage	ca. 100 (Segel: 12,5)
Kabelanlage	100
Rohrleitungen für z. B. Frischwasser, Schmieröl, Frischkühl- und Seekühlwasser sowie Lüftungsanlage	100
Isolierung	100
Mobiliar inkl. Sanitäts-, Kombüse- und Sanitärausstattung	ca. 50

* Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

Schiffbauliche Elemente	Erneuerungsgrad in Prozent
Frischwasser-Erzeuger	100
UV-Entkeimungsanlage	100
Navigationsradaranlage mit Electronic Chart Display and Information System und Automatic and Identification System	100
Fernmeldeanlagen	60
Satelliten-Kommunikationsanlage	100

4. Auf welchen Zeitraum beläuft sich der von der Bundesregierung angenommene durch die Sanierung verlängerte Nutzungszeitraum der nunmehr runderneuerten Gorch Fock, bis wiederum umfangreiche Sanierungen oder aus Wirtschaftlichkeitsgründen ein Neukauf eines Segelschiffes nötig werden, und wie bzw. auf welcher Grundlage begründet die Bundesregierung ihre Einschätzung?

Bei der Klassifikationsgesellschaft Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL) wurde ein Gutachten zur Nutzungsdauerverlängerung in Auftrag gegeben. Der DNV GL kommt in seinem Gutachten vom 1. März 2021 zu dem Schluss, dass der Schiffskörper der Gorch Fock für weitere 20 Jahre betrieben werden kann.

5. Welche Auswirkungen hatte die Instandsetzung der Gorch Fock auf Schulungen der Bundeswehr und ihrer internationalen Partner?

Seit dem Jahr 2016 sind alle Ausbildungsfahrten der Gorch Fock ausgefallen. Die praktische Bordausbildung der Offizieranwärter hat daher in den zurückliegenden Jahren die erforderlichen Standards in der Ausbildung zum Marineoffizier deutlich unterschritten. Ein erhebliches Praxisdefizit der Offizieranwärter auf dem Gebiet der Seemannschaft und Nautik ist die Folge. Diesem negativen Trend wurde versucht entgegenzuwirken, indem die Ausbildung der Offizieranwärter in sehr verkürzter Dauer und mit deutlich reduzierten Ausbildungsinhalten auf dem rumänischen Schulschiff Mircea (in den Jahren 2017 und 2018) sowie auf der Alexander von Humboldt II (in den Jahren 2019 bis 2021) ersatzweise durchgeführt wurde.

Für die Stammbesatzung der Gorch Fock wurden zwei Ausbildungsabschnitte (in den Jahren 2018 und 2019) auf dem Schulschiff Deutschland in Bremen-Vegesack und ein Ausbildungsabschnitt (im Jahr 2019) auf der Alexander von Humboldt II durchgeführt.

6. Welche Kosten haben die ersatzweise auf anderen Schiffen durchgeführten Schulungen insgesamt verursacht (bitte nach Jahren und Schulung aufschlüsseln)?

Die Kosten belaufen sich auf insgesamt 2 504 664 Euro, die sich wie folgt aufteilen:

Ausbildung	Schiff	Jahr	Kosten in Euro
Stammbesatzung und Offizieranwärter	Alexander von Humboldt II	2019	675.835
		2018	4.800
Stammbesatzung	Schulschiff Deutschland	2019	2.856

Ausbildung	Schiff	Jahr	Kosten in Euro
Offizieranwärter	Mircea	2017	590.450
		2018	372.772
	Alexander von Humboldt II	2020	857.951
		2021	

Die Charterkosten für das Jahr 2021 sind bereits im Haushaltsjahr 2020 berücksichtigt.

7. Welche zusätzlichen Kosten sind im Zusammenhang mit der Instandsetzung der Gorch Fock entstanden, beispielsweise für die Vorortunterbringung der Mannschaft, Anmietung von Schulschiffen zu Ausbildungszwecken etc.?

Für die Vorortunterbringung der Besatzung wird das Wohnboot Knurrhahn verwendet. Die mit dem Betrieb des Wohnbootes verbundenen Betriebskosten am Liegeplatz sind Bestandteil der Gesamtkosten des Instandsetzungsvorhabens. Für die Liegeplatzkosten des Wohnbootes zur Unterbringung der Besatzung inklusive Ver- und Entsorgungsleistungen (Strom, Wasser, Abwasser, Müll usw.) sind Kosten in Höhe von ca. 1,7 Mio. Euro entstanden.

8. Welche Verträge hat die Bundesregierung zur Wartung der Gorch Fock für die Zukunft abgeschlossen, oder welche Verträge plant die Bundesregierung, für in der Zukunft liegende Wartungszwecke abzuschließen?

Derzeit sind noch keine Verträge für die Zukunft geschlossen worden. Bezüglich der geplanten Verträge wird auf die Antworten auf die Fragen 12 und 13 verwiesen.

9. Welchen Kostenrahmen werden die Wartungsmaßnahmen bis zum Nutzungszeitende der Gorch Fock umfassen, und auf welche Art der Wartung entfallen welche Kosten (bitte begründen)?

Die Haushaltsprognose wird im Rahmen der Aufstellung des Materialerhaltungsplans circa vier bis fünf Jahre vor Beginn des jeweiligen Instandsetzungsvorhabens im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung erstellt und jährlich aktualisiert.

Die hierbei abgeschätzte Plansumme beruht auf Erfahrungen aus der Instandsetzungshistorie und planbaren Maßnahmen wie z. B. Materialerhaltungsstufen bei Motoren, Prüfungen durch die Technischen Überwachungsstellen der Bundeswehr bzw. Klassifizierungsgesellschaften, ggf. notwendigen Produktänderungen sowie Vorgaben gemäß der „Allgemeinen Schiffstechnischen Vorschriften“ und „Fachweisungen der Leitenden Ingenieure“ der Marine.

Es sind folgende planmäßige Instandsetzungsvorhaben vorgesehen:

- Zwischeninstandsetzung (ab Anfang Dezember 2023),
- Depotinstandsetzung (ab Anfang Dezember 2025).

Da Instandsetzungsmaßnahmen auch immer abhängig vom Einsatzprofil des Schiffes sind, ist eine belastbare Kostenplanung aktuell noch nicht möglich.

10. Welche fünf Wartungsintervalle werden als nächste erreicht (bitte auch Zeitpunkt benennen), und um welche auszuführenden Arbeiten handelt es sich dabei?

Die derzeit geplanten nächsten beiden planmäßigen Instandsetzungsvorhaben wurden in der Antwort auf die Frage 9 genannt. Derzeit wird untersucht, ob das Schiff im weiteren Verlauf grundsätzlich im Winterquartal alle drei bzw. zwei Jahre einer größeren Instandsetzungsmaßnahme zu unterziehen ist. Dies ist in erster Linie den Vorgaben der öffentlich-rechtlichen Aufsicht der Bundeswehr geschuldet. Die ausschlaggebenden Prüfungen sind u. a.:

- | | |
|---|-----------------|
| – Dockbesichtigung | alle 2,5 Jahre, |
| – Untersuchung Schiffskörper zu 100 Prozent | alle 6 Jahre, |
| – Einzelteil- und Belastungsprüfung Boots-
setzvorrichtung | alle 5 Jahre, |
| – innere Prüfung und Druckprüfung an allen
Druckanlagen | alle 5 Jahre. |

Des Weiteren sind in kürzeren Abständen weitere sicherheitstechnische Überprüfungen durchzuführen. Dies sind auszugsweise:

- | | |
|--|-----------|
| – Sichtprüfung Takelage | jährlich, |
| – äußere Prüfung und Funktionsprüfung Schotten-
schließenanlage | jährlich, |
| – äußere Prüfung Druckluftanlage | jährlich, |
| – Herstellerprüfung Rettungsinseln/Rettungs-
schwimmwesten | jährlich. |

Weiterhin sind im Wesentlichen regelmäßige Wartungsmaßnahmen an folgenden Anlagen durchzuführen:

- Antriebsdieselmotor,
- Getriebe,
- E-Dieselmotor,
- Hochdruckluftverdichter,
- Bereitschaftsboote inkl. der Motoren.

Diese sind abhängig von den geleisteten Betriebsstunden, so dass eine Vorhersage, wann die Wartung erforderlich ist, schwierig ist.

11. Wer sind die Auftragnehmer der zu Frage 8 aufgeführten Wartungsverträge?

Derzeit sind noch keine Verträge für die Zukunft geschlossen worden.

12. Wurden mit der letzten Auftragnehmerin der Sanierungsarbeiten an der Gorch Fock Koppelungsgeschäfte abgeschlossen oder solche in Aussicht gestellt, denen zufolge bei der zukünftigen Wartung, Sanierung oder beim Neukauf eines Segelschiffes eben dieses Unternehmen bevorzugt bedacht wird, oder wurden diesem Unternehmen andere Aufträge des Bundes in Aussicht gestellt?

Rechtswidrige Koppelungsgeschäfte jeglicher Art mit dem letzten Auftragnehmer der Sanierungsarbeiten wurden weder abgeschlossen noch in Aussicht gestellt.

Es wird derzeit geprüft, ob für künftige Instandsetzungsmaßnahmen des Segelschiffs Gorch Fock das Instrument eines Instandsetzungsrahmenvertrages zur Anwendung kommen soll.

13. Wurden oder werden die Verträge zur Wartung europaweit ausgeschrieben, und wie lautet die Begründung der Bundesregierung für dieses Vorgehen?

Eine Entscheidung über die Vergabeart für einen möglichen künftigen Instandsetzungsrahmenvertrag ist noch nicht getroffen.

14. Welche technischen oder organisatorischen Maßnahmen wurden auf der runderneuerten Gorch Fock ergriffen, um dem „über Bord gehen“ sowie sonstigen physischen und psychischen Verletzungen von Mannschaftsteilen zukünftig wirksamer zu begegnen?

Die Sicherheitsstandards (konstruktiv und organisatorisch) wurden in den Jahren 2012 und 2013 auf der Grundlage der Forderungen der Pommerin Kommission deutlich erhöht und angepasst. Die erhöhten Sicherheitsstandards haben sich bewährt. Die Absturzsicherungsmaßnahmen in der Takelage wurden während der laufenden Instandsetzung im Rahmen einer Erprobung erneut überprüft und die Konstruktionsausführungen in Teilen angepasst.

15. Wie wird der Einsatz während der anhaltenden Corona-Pandemie gestaltet, und welche Einschränkungen der zukünftigen Einsätze während der Corona-Pandemie sind zu adressieren?

Für die Gorch Fock besteht ein Hygienekonzept auf der Basis der allgemeinen Verordnungen und bundeswehrinternen Regelungen. Es ist vorgesehen, dass dieses Konzept für die jeweiligen Seefahrts- und Ausbildungsvorhaben bedarfsgerecht angepasst wird. Abhängig von der weiteren Entwicklung der Pandemie ist derzeit davon auszugehen, dass die allgemeinen Hygieneregeln über einen gewissen Zeitraum weiter aufrechterhalten werden müssen. Dies bezieht sich insbesondere auf Beschränkungen in Bezug auf den Landgang in Auslandshäfen. Maßgeblich hierfür sind die Einreisebestimmungen der jeweiligen Länder und die dort dann aktuellen Infektionszahlen. Die Reiseplanung wird in Abhängigkeit der Infektionslagen im europäischen Ausland erfolgen.

16. Werden nicht gegen COVID-19 geimpfte Truppenteile vom Einsatz auf der Gorch Fock ausgeschlossen, und wie begründet die Bundesregierung ihre Antwort?

Die Impfung gegen COVID-19 ist innerhalb der Marine bisher nur für Soldatinnen und Soldaten duldungspflichtig, die für einen mandatierten Einsatz oder für einsatzgleiche Verpflichtungen vorgesehen sind. Für alle nicht für einen Einsatz vorgesehenen Angehörigen der Bundeswehr ist die Impfung gegen COVID-19 nicht duldungspflichtig. Da die Gorch Fock nicht in mandatierte Einsätze eingebunden wird, gilt dies grundsätzlich auch für die Besatzungsangehörigen und das eingeschiffte Lehrgangspersonal. Ob in Zukunft aufgrund von Gefährdungsbeurteilungen oder durch Vorgaben für Einreisebestimmungen einzelner Länder für bestimmte Seefahrtsvorhaben Regelungen getroffen werden müssen, die eine Einschiffung von ungeimpften Personen für die Erfüllung des konkreten Auftrages nicht zulassen, kann gegenwärtig noch nicht abgeschätzt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.