

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hagen Reinhold, Mario Brandenburg (Südpfalz), Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Markus Herbrand, Katja Hessel, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Polarstern II – Ausschreibung ohne Ergebnis

Das Forschungsschiff „Polarstern“ gilt als Wahrzeichen der deutschen Polarforschung und das seit mittlerweile 38 Jahren. Es ist der größte Eisbrecher der Deutschen Forschungsflotte und wird dem Alfred-Wegener-Institut (AWI) durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) zur Verfügung gestellt. Deutschlands maritime Forschungskultur wird im Wesentlichen durch das Polarforschungs- und Versorgungsschiff unterstützt, gerade in Zeiten der Klimadebatte sind aktuelle Forschungsdaten nun umso wichtiger. Das geplante Schiff „Polarstern II“ sollte das aktuelle Forschungsschiff „Polarstern“ gänzlich ersetzen.

Bereits im Jahr 2010 sprach sich der Wissenschaftsrat dafür aus, einen Nachfolger für die „Polarstern“ zu bauen, um deren Forschungs- und Versorgungsaufgaben auch in Zukunft optimal ausüben zu können (Wissenschaftsrat, „Empfehlung zur zukünftigen Entwicklung der deutschen marinen Forschungsflotte“ – Drucksache 10330-10, November 2010). Der Forschungsauftrag des AWI kann nur mit einem modernen Polarforschungs- und Versorgungsschiff gewährleistet werden. Daher wurde der wissenschaftlich-technische Fachausschuss der „Polarstern II“ 2013 als Lenkungsgremium ins Leben gerufen und sollte mit einer Laufzeit von sieben Jahren im Herbst vergangenen Jahres enden. Im Jahr 2014 startete das BMBF schließlich den Teilnehmerwettbewerb für das Vergabeverfahren „Bau und betriebsfertige Lieferung des neuen eisbrechenden Polarforschungs- und Versorgungsschiffes POLARSTERN II“ (<https://www.fona.de/de/werftausschreibung-zur-nachfolgebau-polarstern>, abgerufen am 28. Februar 2020). Am 14. Februar 2020 teilte das BMBF in einer Pressemitteilung mit, dass die europaweite Ausschreibung aus rechtlichen Gründen aufgehoben wurde und stellte in Aussicht, das AWI dazu in die Lage versetzen zu wollen „(...) ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und der international beachteten Stellung Deutschlands in der Polar- und Klimaforschung entsprechendes

Nachfolgeschiff rechtzeitig zu beschaffen.“ (Pressemitteilung 017/2020 des BMBF vom 14. Februar 2020, <https://www.bmbf.de/de/entscheidungen-zu-forschungsschiffen-10915.html>, abgerufen am 3. März 2020).

Angesichts der weit fortgeschrittenen Planung, die schon seit mehreren Jahren lief, ist es verwunderlich, warum der Prozess der Ausschreibung nun gestoppt wurde. Wenn man dabei betrachtet, dass bereits große Planungskapazitäten und Budgets einzelner Akteure in das Projekt geflossen sind und die technische Kalkulationsgrundlage mehr als eine Dekade alt ist, scheint der Ausschreibungsstopp zu diesem Zeitpunkt bemerkenswert. Werften, wie die Lloyd-Werft, aber auch Zulieferer und Dienstleister haben in die Entwicklungs- und Angebotsprozesse investiert und das über mehrere Jahre hinweg. Die nun gefundenen rechtlichen Gründe, welche laut Pressemitteilung Anlass zum Ausschreibungsstopp gaben, wurden nach Ansicht der Fragesteller offenbar sehr spät entdeckt. Durch zu lange Ausschreibungen und unsicheres Handeln werden Planungsunsicherheit, Budget und Personal über das Maß gebunden und die Branche verunsichert. Die Art und Weise wie Deutschland mit Ausschreibungen umgeht, kostet nach Ansicht der Fragesteller den Bund und damit den Steuerzahler Millionen Euro. Eine erneute Ausschreibung sollte nun schnellstmöglich in die Wege geleitet werden. Die neue Ausschreibung bietet immerhin die Möglichkeit, noch modernere Schiffs- und Forschungstechnik in der „Polarstern II“ zu verbauen.

Laut AWI sollte die „Polarstern II“ einen starken und wichtigen Beitrag zur internationalen Konkurrenzfähigkeit der deutschen Meeres- und Polarforschung leisten (<https://www.awi.de/ueber-uns/service/presse-detailansicht/presse/vergabe-verfahren-zum-nachfolgebau-des-eisbrechers-polarstern-wurde-abgebrochen.html>). Der Stopp der Ausschreibung und damit das Ende der Vergabe ist nach Ansicht der Fragesteller ein großer Verlust für die deutsche maritime Forschung, zumal die Auftragsvergabe des Forschungsschiffes „METEOR IV“ auch erst im Jahr 2022 erwartet wird. Der Neubau der „Polarstern II“ liegt nach Ansicht der Fragesteller nicht nur im Interesse der maritimen Forschung, sondern auch im Interesse der Gesellschaft, welche durch die immer mehr an Bedeutung gewinnende Debatte über unser Klima eine fortschritts- und lösungsorientierte Politik fordert. Lösungen und Fortschritte in der Klimadebatte können wir aber nur finden, wenn wir unseren Wissensstand fortlaufend erweitern und innovative Lösungen schnell umsetzen.

Angesichts des erfolglosen Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens bleibt die Frage, wie lange nun die „Polarstern“ Forschungs- und Versorgungsfahrten durchführen soll, welche Mehrkosten für den Steuerzahler durch diese Nutzung eines eigentlich auszumusternden Schiffes entstehen und was mit dem Neubau der „Polarstern II“ geschieht und wie man in Zukunft aus diesem gescheiterten Verfahren lernen und begangene Fehler bei ausstehenden Projekten dieser Art und Größenordnung vermeiden kann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche rechtlichen Gründe waren explizit verantwortlich dafür, dass die Bundesregierung zu dem Entschluss kam, die Ausschreibung zu stoppen (siehe Pressemitteilung 017/2020 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung)?
2. Gibt es nach Einschätzung der Bundesregierung Auswirkungen des Stopps der Ausschreibung zur Neubeschaffung, die auf andere Projekte der aktuellen geplanten maritimen Polar- sowie Klimaforschung Auswirkungen haben?

3. Wann fand die letzte Instandhaltung des Polarforschungs- und Versorgungsschiffes „Polarstern“ statt?
 - a) Wann wurde die sich an Bord des Schiffes befindliche Forschungstechnik das letzte Mal erneuert?
 - b) Wann wurde die sich an Bord des Schiffes befindliche wesentliche Schiffs- und Antriebstechnik das letzte Mal erneuert?
4. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten für den laufenden Betrieb der „Polarstern“, und wie hat sich das in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
5. Wie lange wird die „Polarstern“ nach Einschätzung der Bundesregierung noch im Betrieb des Bundes bleiben müssen, und hat sich an dieser Zeitspanne, durch den Abbruch der Ausschreibung für den Neubau eines Nachfolgeschiffes, etwas geändert?
6. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Wartungsaufwand der „Polarstern“ im Moment?
7. Wie hoch ist der zu erwartende Wartungsaufwand für jedes zusätzliche Jahr für die „Polarstern“ während des Dienstes für den Bund?
8. In welcher Phase war nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausschreibung zur „Polarstern II“ als diese gestoppt wurde, und welche Werften haben ein Angebot beziehungsweise Planungsunterlagen und Preisangebote für den Bau der „Polarstern II“ abgegeben?
9. Hat die Bundesregierung Kenntnis, welche Kosten den an den Ausschreibungsrunden beteiligten Werften für Entwicklungs- und Projektierungsarbeiten entstanden sind, und besteht die Absicht, diese ganz oder teilweise zu ersetzen?
10. Mit welchem finanziellen Aufwand rechnete die Bundesregierung ursprünglich für dieses Projekt, und wie viele Schätzklausuren wurden wann für dieses Projekt durchgeführt, und welche Beträge ergaben diese?

Hat sich das Instrument der Schätzklausur für dieses Projekt bewährt?
11. Wie hoch ist die Summe für die bereits entstandenen Planungskosten für die Bundesrepublik Deutschland?
12. Welchen Nutzen werden die durch private Dritte erhaltenen Leistungen für den Bund haben?
13. Welche Erkenntnisse hat der wissenschaftlich-technische Fachausschuss der „Polarstern II“ seit 2013 als Lenkungsgremium bis zum Jahr 2019 gesammelt, und haben die Ergebnisse des Gremiums nach Kenntnis der Bundesregierung eine große Rolle bei der Entscheidung zum Ausschreibungsstopp gespielt?
14. Welches Datum wurde von der Bundesregierung bei Beginn der Ausschreibung zur Indienstellung des neuen Forschungsschiffes angestrebt?
15. Waren noch weitere Bundesministerien neben dem BMBF beteiligt?

Wie viele Mitarbeiter dieser Bundesministerien und des BMBF haben direkt an diesem Projekt gearbeitet?
16. Hat die Bundesregierung Anstrengungen unternommen, um das Ausschreibungsverfahren zu beschleunigen?
17. Wo sieht die Bundesregierung Potenzial, um in Zukunft Abbrüche dieser Art zu vermeiden?

18. Wie plant die Bundesregierung, das AWI dazu „[...] in die Lage [zu] versetzen, ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und der international beachteten Stellung Deutschlands in der Polar- und Klimaforschung entsprechendes Nachfolgeschiff rechtzeitig zu beschaffen.“, wie es in der Pressemitteilung 017/2020 des BMBF angekündigt wurde?
19. Welchen Zeitpunkt meint die Bundesregierung in Frage 18 mit „rechtzeitig“?
20. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung bezüglich der rechtzeitigen Beschaffung getroffen?
Wenn noch keine Maßnahmen getroffen wurden, welche Maßnahmen sind zukünftig geplant, und für wann?
21. Welche Gründe haben die Bundesregierung zu dem Vorhaben bewogen, die Beschaffung der „Polarstern II“ an das AWI zu geben, statt selbst eine Ausschreibung zu machen?
Welche positiven Effekte erwartet die Bundesregierung dadurch bezüglich der Ausschreibung?
22. Inwiefern werden bei einer erneuten Planung der „Polarstern II“ zwischenzeitlich neue technische Entwicklungen und Möglichkeiten, beispielsweise auf dem Gebiet der Robotik, bedacht, um das Forschungspotenzial des Schiffes dem Stand der heutigen Wissenschaft anzupassen und sein Forschungspotenzial zu optimieren?
Rechnet die Bundesregierung dadurch mit zusätzlichen Kosten?
Wenn ja, in welcher Höhe?
23. Werden bei einer erneuten Ausschreibung nur deutsche Werften die Möglichkeit haben, sich zu bewerben, oder soll wieder europäisch ausgeschrieben werden?
24. Gibt es bereits eine Planung der Bundesregierung, wann die nächste Ausschreibung zum Neubau eines Polarforschungs- und Versorgungsschiffes stattfinden soll?
 - a) Wenn ja, wann, und in welchen Zeitraum soll diese stattfinden?
 - b) Wenn nein, wann wird mit einer neuen Planung zu rechnen sein?
25. Welchen Termin fasst die Bundesregierung als Ziel für die Fertigstellung und Inbetriebnahme einer „Polarstern II“ ins Auge?

Berlin, den 11. März 2020

Christian Lindner und Fraktion