

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hagen Reinhold, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/17404 –**

### Der Bund als öffentlicher Auftraggeber und Reeder bundeseigener Schiffe

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bund besitzt in unterschiedlichen Bundesministerien eigene Schiffe, um Aufgaben auf See und im Binnengewässer wahrzunehmen, seien es Verwaltungsaufgaben, Forschungsprojekte oder die Gefahrenabwehr auf dem Wasser. Hoheitliche Aufgaben sind Sache des Bundes und doch gibt es nach Ansicht der Fragesteller viele nichthoheitliche Aufgaben, die private Anbieter wohlmöglich besser und günstiger anbieten könnten. Nach Kenntnis der Fragesteller haben viele bundeseigene Schiffe dazu ein beträchtliches Alter erreicht oder werden momentan durch Neubauten beziehungsweise perspektivisch durch geplante Neuanschaffungen ersetzt. Beim Neubau und bei der Entscheidung, ob die Schiffe mit einem Alter über 30 Jahren weiterbetrieben werden sollten, wird es darauf ankommen zu überprüfen, ob jedes bundeseigene Schiff weiterhin öffentlich gebaut, umgerüstet, bereedert oder betrieben werden muss. Zudem handelt jedes Bundesministerium separat und es gibt keine geeignete gemeinsame Beschaffung durch eine zentrale Stelle. Die maritime Wirtschaft in Deutschland ist nach Auffassung der Fragesteller ein gut ausgebauter Markt und bietet in vielen Bereichen Lösungen und Schiffe von privaten Anbietern an. Diese haben das Potenzial meist wirtschaftlicher, flexibler und unabhängiger zu agieren als Schiffe der bundeseigenen Flotte.

1. Wie ist der aktuelle Stand der Schiffe und Wasserfahrzeuge, die der Bund derzeit bereedert, und welche Veränderungen gab es seit 2015 (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5969 (neu))?

Ministerium	Anzahl Schiffe	Veränderung seit 2015
Bundesministerium des Innern, für Heimat und Bau (BMI)	11	-1
Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)	5	Keine

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 2. April 2020 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Ministerium	Anzahl Schiffe	Veränderung seit 2015
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL)	6	Keine
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	671	-18
Bundesministerium der Finanzen (BMF)	33	Keine
Bundesministerium der Verteidigung* (BMVg)	7*	Keine

\* gem. der Liste Kriegs- und Hilfsschiffe der Bundeswehr ohne rein militärischen Zwecken dienende Schiffe

2. Welche Aufgaben haben die Schiffe und Wasserfahrzeuge im aktuellen Bestand der Flotte des Bundes (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5969 (neu))?
3. Welche Aufgaben, die in Frage 2 erfragt werden, sind laut Auffassung der Bundesregierung hoheitlich, und welche nicht?
6. Welche Funktion und Aufgaben haben die im Besitz des Bundes und dessen untergeordneten Behörden und Firmen befindlichen Schiffe (bitte nach Bundesministerium und zugewiesenen Durchführungsaufgaben auflisten)?

Die Fragen 2, 3 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Anlagen 1 und 2 der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/5969 (neu) verwiesen. Hinzugekommen ist seit 2016 der ununterbrochene Einsatz von zwei der fünf Kontroll- und Streifenboote auf Samos (GRC) für Frontex. Bis auf die Forschungsaufgaben des BMBF handelt die Bundesregierung hoheitlich. Aufgrund der Vielzahl der Schiffe und Aufgaben, den unterschiedlichen regionalen Anforderungen, Randbedingungen, Sonderlagen und Fallkonstellationen hält das BMVI funktionsbedingt unterschiedliche Fahrzeuge und Geräte sowie Besatzungen vor.

4. Wie hat sich die Flotte des Bundes und dessen untergeordneter Behörden in den vergangenen 20 Jahren entwickelt, und in welchen Bundesministerien oder untergeordneten Behörden wurden Neuanschaffungen und Ersatzneubauten ausgeschrieben (bitte nach Bundesministerium und Schiffstyp auflisten)?

Behörde	Anzahl	Typ	Baujahr
BMI	3	P66	2002 – 2003
	5	P21	2006 – 2007
	3	P86	2019
BMBF	1	FS	2014
BMEL	3	FSB	2000, 2008, 2009
	3	FFS	2004, 2011, 1993
BMF	1	28m Boot	2001
	5	24m Streifenboot	2003, 2011, 3*2019

Behörde	Anzahl	Typ	Baujahr
	2	SWATH	2009, 2010
BMVg	5	Fregatten	
	5	Korvetten	
	6	U-Boote	
	3	Einsatzgruppenversorger	
	1	Forschungsschiff	
BMVI	7	Tonnenleger, Seezeichenmotorschiffe	
	21	Peilschiffe/Peilboote, Peilrahmen, Vermessungsschiffe	
	5	Eisbrecher	
	7	hydrologische Messschiffe	
	1	Gewässerschutzschiffe	
	18	Motorboote	
	103	Motorschiffe	
	1	Schlepper	
	3	Werkstattschiffe	
	1	Taucherschiffe	
	3	Brückenuntersuchungsschiffe	
	29	Bauhütten-, Wohnschiffe	
	27	Schwimmgreifer	
	1	Schwimmrammen	

5. Wie viele und welche Wasserfahrzeuge und Schiffe mit eigenem Antrieb und mit einer Mindestbesatzungszahl von drei Dienstposten besitzen der Bund und dessen untergeordnete Behörden aktuell, und welches Bundesministerium bereedert die Schiffe (bitte nach Bundesministerium und Schiff mit Fahrgebiet auflisten)?

Für das BMI, BMBF, BMEL und das BMF wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) als nachgeordneter Geschäftsbereich des BMVI haben derzeit 106 Wasserfahrzeuge ständig mit einer Mindestbesatzungsanzahl von drei Beschäftigten besetzt.

Das BMVg betreibt mit seinem nachgeordneten Bereich derzeit 73 Schiffe und Boote gemäß der Liste Kriegs- und Hilfsschiffe der Bundeswehr.

7. Wie viele Schiffe und Wasserfahrzeuge chartert der Bund aktuell zusätzlich (bitte nach Bundesministerium auflisten)?
8. Welche Kosten entstehen durch das Chartern der zusätzlichen Schiffe und Wasserfahrzeuge (bitte nach Schiff und Jahr auflisten)?
9. Welche Funktion haben die vom Bund gecharterten Schiffe und Wasserfahrzeuge (bitte nach Bundesministerium auflisten)?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

	<b>Gecharterte Schiffe/ Wasserfahrzeuge</b>	<b>Kosten</b>	<b>Funktion</b>
<b>BMEL</b>	2019: 9 Schiffe/ Reisen (15 – 70 Tage) 2020: 1 Schiff (33 Tage)	2.155 TEuro 991 TEuro	Fischereiforschung: fang- technische Untersuchun- gen, Untersuchungen zum Aufkommen von Jungfi- schen und Garnelen, Bei- träge zu international koor- dinierten Untersuchungen zum Zustand kommerziel- ler Fischbestände (FFS, Thünen Institut)
<b>BMVI</b>	Ca. 4 Schiffe/ Reisen (60 Tage) p.a.	1.920 TEuro	Monitoringfahrten im Rah- men der Meeresumwelt- überwachung in der Nord- und Ostsee (BSH)
	7 Schiffe ganzjährig	22.307 TEuro	Maritime Notfallvorsorge (6 Schlepper, 1 Ölauffang- schiff)
	Diverse Fzg./Einsätze (tageweise)	230 TEuro	Kennzeichnung im Watten- meer, Eisaufbruch, Schlepperdienste, Baggerei (WSV)
<b>BMVg</b>	binationale Kooperation ARK (Dänemark)	12.100 TEuro	gesicherte Verfügbarkeit von Ro/Ro- Schiffskapazitäten

10. Welche Charterverträge (vgl. Frage 7) laufen in den kommenden fünf Jahren aus?

Die in der Antwort zu Frage 7 aufgeführten Charterverträge werden, soweit kein ganzjähriger Einsatz der Fahrzeuge erforderlich ist und die Aufgabe nicht mit eigenen Fahrzeugen erledigt werden kann, nur bedarfsweise und kurzzeitig (pro Reise/Einsatz) abgeschlossen.

Die im Rahmen der maritimen Notfallvorsorge längerfristig geschlossenen Charterverträge für die Notschlepper an der Küste laufen (gestaffelt) bis 2022 aus.

Das ARK Memorandum of Understanding (MoU) läuft 2021 aus und soll verlängert werden.

11. Wird die Bundesregierung die Charterverträge verlängern?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Die Charterverträge für Notschlepper werden für den Zeitraum 2022 bis 2028 erneut ausgeschrieben.

ARK soll fortgeführt werden. Die Bundeswehr verfügt jedoch über keine eigenen Charterverträge, sie ist lediglich durch das MoU an die ARK Kooperation gebunden.

12. Gab es in den letzten zehn Jahren Anfragen von privat zur Bereederung bzw. Teilbereederung von bundeseigenen Schiffen?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Alle Schiffe im Zuständigkeitsbereich des BMBF werden von kommerziellen Reedereien bereedert.

Die Nord-Ostsee-Kanal-Fähren werden mittelfristig vollständig einer privaten Bereederung zugeführt. Derzeit werden bereits mehr als die Hälfte der Fährstellen privat betrieben. Die Fähren stehen im Eigentum der WSV und werden aufgrund des besonderen Fährkonzepts auch derzeit durch WSV-eigene Neubauten ersetzt.

13. Wie viele bundeseigene Schiffe (mit Ausnahme der rein militärischen Zwecken dienenden Schiffe des Bundesministeriums der Verteidigung – BMVg) mit eigenem Antrieb und einer Mindestbesatzungszahl von drei Dienstposten sind ein bis zehn Jahre alt, wie viele elf bis 30 Jahre, und wie viele sind 30 Jahre und älter?

	<b>Anzahl der bundeseigenen Schiffe mit eigenem Antrieb und einer Mindestbesatzungszahl von 3 DP</b>					
	BMBF	BMI	BMEL	BMVI	BMF	BMVg
1 bis 10 Jahre	1	3	1	13	5	0
11- 30 Jahre	1	8	5	44	12	1
Über 30 Jahre	3	1	0	49	15	6

14. Welche bundeseigenen Schiffe (mit Ausnahme der rein militärischen Zwecken dienenden Schiffe des BMVg) mit eigenem Antrieb wurden in den letzten zehn Jahren instandgesetzt (bitte nach Schiff auflisten, und welche Reparatur durchgeführt wurde, und in welchem Zeitraum)?

Alle Schiffe und Boote werden alle fünf Jahre einer Hauptuntersuchung und mindestens einer Zwischenuntersuchung durch eine Klassifizierungsgesellschaft unterzogen. Diese Untersuchungen finden zwangsläufig in einer Werft statt und sind immer mit Instandsetzungen oder Erneuerung von Anlagen oder Anlagenteilen verbunden.

Eine detaillierte Aufstellung nach Schiff und Reparatur und in welchem Zeitraum liegt in dieser Form nicht vor.

15. Wie viele bundeseigene Schiffe (mit Ausnahme der rein militärischen Zwecken dienenden Schiffe des BMVg) mit eigenem Antrieb sind abgängig?
17. Welche bundeseigenen Schiffe (mit Ausnahme der rein militärischen Zwecken dienenden Schiffe des BMVg) mit eigenem Antrieb sollen in den nächsten zehn bis 20 Jahren durch Neubau oder anderweitigen Ersatz ersetzt werden (bitte nach Bundesministerium aufschlüsseln)?

Die Fragen 15 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Den Schiffen wird je nach Einsatzprofil eine kalkulatorische Lebensdauer zugeordnet. Wird diese erreicht, wird ein technisches Zustandsgutachten erstellt und über Weiterbetrieb oder Neubau entschieden.

In den nächsten zehn bis 20 Jahren ist folgende Anzahl bundeseigener Schiffe, ausgenommen jene, die militärischen Zwecken dienen, mit eigenem Antrieb für den Neubau oder Ersatz vorgesehen:

Behörde	Anzahl Schiffe
BMI	1
BMBF	4
BMEL	2
BMVI*	3*
BMVg	3**

\* Derzeit wird zur Optimierung des Wasserfahrzeugeinsatzes ein WSV-weites Wasserfahrzeugkonzept erarbeitet. Erst nach dessen Vorlage und Genehmigung durch das BMVI liegen abschließende Angaben vor.

\*\* Weitere Maßnahmen ergeben sich aus den laufenden Betrachtungen zu einem wirtschaftlichen Betrieb, insbesondere bei absehbar größeren Instandhaltungsmaßnahmen.

BMF: Die Außerdienststellung der Zollboote/-schiffe erfolgt nach Durchführung einer technischen und einer wirtschaftlichen Begutachtung. Die Außerdienststellung erfolgt erst, wenn beide Begutachtungen zu einem negativen Ergebnis führen.

16. Wie viele Betriebstage und wie viele Ausfalltage hatten die Schiffe im Besitz des Bundes und dessen untergeordneten Institutionen in den vergangenen fünf Jahren (bitte auflisten für jedes einzelne Schiff)?

<b>BMEL:</b>										
	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2018	2018	2019	2019
	BT	AT								
FSB Seeadler	226	52	286	54	262	28	164	19	253	18
FSB Meerkatze	253	27	283	53	230	37	259	44	202	42
FSB Seefalke	278	39	223	50	268	55	216	29	235	20
FFS W. Herwig III	247	35	178	82	225	59	116	135	111	146
FFS Solea	212	32	226	24	199	8	230	21	202	33
FFS Clupea	183	68	118	125	184	106	163	97	138	65
<b>BMF*</b>										
Amrum	161	30	66	251	92	116	75	16	75	16
Aurich	128	0	146	37	153	10	141	39	141	39
Bad Zwischenahn	248	15	90	208	221	5	239	20	239	20
Borkum	162	143	197	136	137	191	262	63	262	63
Brunsbüttel	134	61	46	236	0	365	89	199	89	199
Buchhorn	125	3	74	0	56	11	21	258	21	258
Bussard (Außerdienststellung in 2018)	119	18	84	30	43	5				
Emden (Refit ab 2018)	225	47	224	51	230	13				
Ericus	221	0	174	105	217	44	232	69	232	69
Glückstadt	205	49	266	29	238	46	253	23	253	23
Graf Zeppelin	95	189	40	32	236	8	265	6	265	6
Haltnau	253	0	256	0	327	5	203	15	203	15
Helgoland	260	26	138	179	240	67	175	105	175	105

	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2018	2018	2019	2019
	BT	AT								
Hiddensee	192	98	260	23	229	67	278	8	278	8
Hochwart	161	97	181	60	2	181	217	32	217	32
Holnis	117	105	154	8	144	71	54	128	54	128
Jade	130	29	132	75	137	91	154	71	154	71
Kehrwieder	250	10	178	121	247	44	167	147	262	21
Kniepsand	127	42	87	155	146	5	17	281	101	88
Koos (Außerdienststellung 2019)	63	253	223	12	231	8	30	61		
Kuhwerder (Außerdienststellung 2017)	152	72	20	89						
Lüneburg	180	5	153	43	114	40	280	12	198	54
Norderelbe	173	87	245	4	165	99	73	262	234	20
Oevelgönne	177	108	136	159	245	19	233	26	185	82
Priwall	239	50	327	1	265	60	303	1	78	234
Reiher	192	36	186	77	163	18	132	6	27	4
Rheiderland	232	21	148	105	206	13	193	0	182	49
Rügen	68	204	165	63	168	28	108	124	201	5
Schleswig Holstein	36	226	233	61	161	113	198	18	148	159
Schulau	148	14	199	0	135	42	133	0	94	86
Usedom	250	24	203	80	184	128	215	16	174	15
Wesermünde	210	2	201	61	187	100	155	73	108	17
Wustrow	158	72	177	3	179	47	153	66	144	42
<b>BMBF</b>										
FS Meteor	365	0	366	0	365	0	365	0	365	0
FS Sonne	365	0	366	0	365	0	365	0	365	0
FS Polarstern	365	0	366	0	365	0	365	0	365	0
FS Heincke	365	0	366	0	365	0	315	50	365	0
FK Uthörn	365	0	366	0	365	0	365	0	365	0
<b>BMVI**</b>										
Scharhörn	65	289	343	2	342	16	237	122	47	318
Arkona	178	115	340	4	211	140	347	5	344	9
Neuwerk	297	30	269	47	189	172	139	212	309	39
Mellum	227	27	200	157	345	9	323	23	265	89
Nordsee	175	161	297	25	123	154	299	30	235	86

- BT: Betriebstage

- AT: Ausfalltage

\*Im Jahr 2019 sind drei neue 24m-Zollboote in Dienst gestellt worden. Diese werden aktuell noch eingefahren und daher in der vorstehenden Tabelle noch nicht angeführt.

\*\*Das BSH plant mit 250 Einsatztagen pro Schiff pro Jahr, darin enthalten sind die planbaren Instandsetzungszeiten im Rahmen der Klassebesichtigungen. Von der Gesamteinsatzzeit von 1250 Tagen pro Jahr, entfallen im Durchschnitt 100-120 Tage pro Jahr für die Klassenbesichtigungen, planbare Instandsetzungen und Wartungen im Rahmen der Wertzeiten. Folgende unvorhersehbare Ausfälle gab es seit 2012:

2012	WEGA	1 Monat
2013	WEGA	4 Tage
2014	ATAIR	8 Tage
2014	WEGA	8 Tage

Folgende unvorhersehbare Ausfälle gab es beim BSH seit 2015:

2015	DENEB	5 Tage
2016	WEGA	6 Tage
2017	WEGA	4 Monate
2018	CAPELLA	1,5 Monate
2019	KOMET	4,5 Monate

BMI:

Fahrzeug	Indienststellung	Einsatzzeiten in h	Ausfallzeiten in h
BP24 „Bad Bramstedt“	2002	27379	-
BP25 „Bayreuth“	2003	29956	-
BP26 „Eschwege“	2003	23928	-
BP81 „Potsdam“	2019	1215	-
BP82 „Bamberg“	2019	670	-
BP83 „Bad Dübener“	2019	443	-
BP61 „Prignitz“	2006	13106	-
BP62 „Uckermark“	2007	10074	-
BP63 „Altmark“	2007	12012	-
BP64 „Börde“	2008	11740	-
BP65 „Rhön II“	2008	11010	-
BP 5 „Rettin“	1976	1711	-

- Ausfallzeiten entstehen durch planmäßige Instandsetzungen.

BMVg:

Schiff/Boot BVMg	Einsatztage	Ausfalltage
GRIEP	1754	44
WILHELM PULLWER	1711	392
MITTELGRUND	1748	121
BREITGRUND	1745	305
KRONSORT	1656	307
HELMSAND	1607	171
PLANET	1337	226

18. Welche bundeseigenen Schiffe sind momentan im Bau befindlich?

BMI: 1 Kontroll- und Streifenboot

BMVI: (BSH) Neubau VWFS ATAIR

(WSV)

Küstenbereich:

- 1 Laderaumsaugbagger („Osteriff“)
- 3 Hybrid-Fähren (45t),
- 2 Gewässerschutzschiffe
- 1 Arbeitsschiff („Driver“)
- 1 Schwimmgreifer („Wesergrund“)

Binnenbereich:

- 1 Taucherschacht
- 1 Schwimmgreifer
- 1 Saugbagger
- 8 Prähme
- 1 Motorschiff
- 1 Bauhüttenschiff

BMF: Derzeit werden zwei wattaugliche Zollboote gebaut.

BMVg: Im BMVg sind fünf Korvetten der Klasse K130 in Bau. Weiterhin stehen noch zwei Schiffe der Fregatten-Klasse F125 zur Abnahme an, eine weitere Einheit dieser Klasse wird noch in Dienst gestellt.

19. Ist bei jedem Neubau eines bundeseigenen Schiffes in den vergangenen zehn Jahren eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt worden?  
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?  
Wenn nein, warum nicht?
22. Wie steht die Bundesregierung der Vergleichbarkeit von betriebswirtschaftlichen Kostenvergleichen von privater oder öffentlicher Beschaffung gegenüber, und wie ist die aktuelle Bewertung der Bundesregierung gegenüber der Auffassung, dass bei betriebswirtschaftlichen Vergleichen der Kosten zwischen öffentlicher und privater Beschaffung eines Schiffes die zum Vergleich herangezogenen Kostenstrukturen gleich sein müssen?
  - a) Teilt die Bundesregierung diese Auffassung?
  - b) Wenn ja, wie gewährleistet die Bundesregierung diese Vergleichbarkeit (vgl. Bundestagsdrucksache 16/761)?
  - c) Wenn nein, warum nicht?
25. Welche Berechnungsmethodik wendet die Bundesregierung bei der Wirtschaftlichkeitsprüfung der Beschaffungen von bundeseigenen Schiffen und Wasserfahrzeugen an?
26. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass bei der Beschaffung und Bereederung von Schiffen und Wasserfahrzeugen, die der Bund für seine Aufgabenerledigung benötigt, die Bundeshaushaltsordnung, insbesondere § 7, zwingend eingehalten wird?

Die Fragen 19, 22, 25 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat für den Neubau der bundeseigenen Schiffe nach Haushaltsrecht Wirtschaftlichkeitsberechnungen durchgeführt.

Vorliegend durchgeführte Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen haben ergeben, dass der Neubau eines bundeseigenen Schiffes die wirtschaftlichste Variante ist. In der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werden alle möglichen Beschaffungsvarianten betrachtet. Für die Aufgaben der Zollverwaltung als Vollzugs- und Eingriffsverwaltung des Bundes scheidet eine private Bereederung der Schiffe aufgrund des gesetzlichen Rahmens aus.

20. Welche bundeseigenen Schiffe sind momentan in der Planung (und noch nicht mit einem Haushaltstitel versehen)?

BMI: Das 6. Kontroll- und Streifenboot, sowie ein Ersatz für das in Aussonderung befindliche Mehrzweckschiff (Schulschiff).

BMBF: Alle momentan geplanten Schiffe sind mit einem Haushaltstitel versehen.

BMEL: Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen. Aktuell sind im Geschäftsbereich des BMEL keine weiteren bundeseigenen Schiffe geplant.

BMVI: (BSH) Die Ersatzbauten WEGA und DENEK sind in der Planung, und sind in der Finanzplanung 2021 ff. berücksichtigt.

(WSV)

Küste:

- 3 Notschlepper
- 11 Hybrid-Fähren (45 t)
- 2 Hybrid- Fähren (100t)
- 5 Seezeichenmotorschiffe
- Peilschiffe See
- 1 Arbeitsschiff (Elbe, Typ Weserplatte)
- 1 Wasserinjektionsgerät (Elbe)
- 1 Gewässerschutzschiff
- 1 Tonnenleger
- 1 Laderaumsaugbagger
- 1 Schwimmgreifer (Ersatz „Franziusplate“)
- 1 Arbeitsschiff (Elbe, Typ Weserplatte)

Zusätzlich für die Lotsenversetzungen:

- 2 Swath Tender
- 1 Versetzschiff 26m
- 1 Versetzboot 16m

Binnenbereich:

- 14 Arbeitsschiffe
- 2 Schwimmgreifer
- 1 Eisbrecher
- 3 Taucher-/Werkstattschiffe
- 16 Prähme
- 1 Peilschiff
- 2 Schubboote
- 2 Bauhüttenschiffe

BMF: Derzeit befindet sich die Entwicklung eines Binnenzollbootes sowie eines Hafenzollbootes mit alternativem Antrieb in Planung.

BMVg: Im BMVg sind in der Planung: Ersatz von Minenabwehreinheiten, Nachfolge Fregatten der Klasse 124 (Arbeitsbegriff Klasse 127), Betriebsstoffversorger, Nachfolger Tender, Ersatz der Flottendienstboote, Ersatz von Mehrzweck- und Ausbildungsbooten.

21. Wird die Bundesregierung Schiffe im Bereich Binnen, See und Umbau bzw. Ersatzneubau in den Jahren 2020, 2021 und 2022 ausschreiben und/oder in Auftrag geben (bitte nach Bundesministerium, Aufgabe und voraussichtlichen Kosten auflisten)?

BMI: Auf die Antwort zu Frage 20 wird verwiesen.

BMBF: Der Ersatzneubau FS METEOR soll zeitnah ausgeschrieben werden. Eine Kostenschätzung liegt vor.

Der Ersatzneubau FS POLARSTERN II soll voraussichtlich dieses Jahr neu ausgeschrieben werden. Eine aktualisierte Kostenschätzung liegt noch nicht vor.

BMEL: Nein, auf die Antwort zu Frage 20 wird verwiesen.

BMVI: (BSH) Eine Vergabe der Ersatzbauten für das VWFS WEGA und dem VWFS DENEK ist ab 2021 vorgesehen.

(WSV) Zur Sicherstellung der Handlungsfähigkeit der WSV müssen Schiffe laufend instandgesetzt sowie um- und neugebaut werden.

Unter der Voraussetzung der Bereitstellung von Haushaltsmitteln sind folgende Beschaffungen geplant:

#### Küste

- 1 Gewässerschutzschiff (195 Mio. Euro)
- 11 (45 t) Hybrid-Fähren (je 7,5 Mio. Euro)
- 1 Tonnenleger (25 Mio. Euro)
- 1 Laderaumsaugbagger (95 Mio. Euro)
- 1 Arbeitsschiff (Elbe, Typ Weserplate (ca. 7 Mio. Euro))
- 1 Gewässerschutzschiff „klein“, Ersatz „Eversand“ (52 Mio. Euro)
- 1 Peilschiff „klein“, Ersatz „Weekeborg“ (1,0 Mio. Euro)

#### Binnen

- 10 Motorschiffe (ca. 32 Mio. Euro)
- 3 Prähme (ca. 1,3 Mio. Euro)
- 1 Schubschiff (ca. 2,5 Mio. Euro)
- 1 Taucherschiff (ca. 2 Mio. Euro)

Hinweis: Bei den Antworten zu Fragen 20 und 21 kann es zu Überschneidungen kommen.

BMF: Derzeit läuft ein Vergabeverfahren für die Beschaffung eines Bootes mit alternativem Antrieb. Nach Abschluss der Entwicklung des Binnenzollbootes und des Hafenzollbootes mit alternativem Antrieb (vgl. Frage 20) ist die Durchführung entsprechender Vergabeverfahren zur Beschaffung beabsichtigt.

BMVg: Die Ersatzbeschaffung der drei Boote Breitgrund und Mittelgrund sowie Wilhelm Pullwer erfolgt über Ausschreibungen, die Kosten sollen sich auf ca. 46 Mio. Euro belaufen.

23. Wurde in den letzten zehn Jahren ein betriebswirtschaftlicher Kostenvergleich zwischen öffentlicher und privater Bereederung vorgenommen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung führt betriebswirtschaftliche Kostenvergleiche zwischen öffentlicher und privater Bereederung durch, soweit die öffentliche Bereederung eine zu betrachtende Variante darstellt.

Vorliegende Kostenvergleiche haben ergeben, dass eine öffentliche Bereederung wirtschaftlicher als eine Privatbereederung ist.

24. Welche Gründe gibt es nach Auffassung der Bundesregierung, Schiffe öffentlich anstelle von privat bereedern zu lassen?

Eine öffentliche Bereederung ist in der Wahrnehmung von hoheitlichen (Eingriffs- und Vollzugs-) Aufgaben begründet.

27. Wurde bei Beschaffungen bzw. Ersatzbeschaffungen von Schiffen und Wasserfahrzeugen im Besitz des Bundes in den vergangenen 30 Jahren von den verbindlichen Vorgaben abgewichen, und wenn ja, bei welchen (bitte nach Beschaffungsjahr und Projekt auflisten), und auf Basis welcher Grundlage?

Nein.

28. Welche Synergieeffekte haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Koordinierung im Maritimen Sicherheits-Zentrum (MSZ) in Bezug auf das Informations- und Personalmanagement, die Kostenentwicklung und die Bereederung durch den Bund ergeben?

Die Bundesregierung verweist auf den gemeinsamen Bericht „Evaluierung Maritimes Sicherheitszentrum“ der beteiligten Bundesressorts – A-Drs. 284 – vom 20. Dezember 2016. Die dargestellten Ergebnisse hat der Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages in seiner 29. Sitzung der 18. Wahlperiode am 20. Januar 2017 gebilligt.

29. Welche Synergieeffekte zur Effizienzsteigerung bei Beschaffungsprojekten für bundeseigene Schiffe sieht die Bundesregierung zukünftig vor, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den wahrgenommenen gemeinsamen Beschaffungsprozessen?

Bei Spezial- und Arbeitsfahrzeugen werden Synergien dadurch erzielt, dass die Expertise der im Geschäftsbereich des BMVI angesiedelten Bundesanstalt für Wasserbau auch von anderen Ressorts genutzt wird. Das BMBF und das BMEL haben für diese Zwecke entsprechende Verwaltungsvereinbarungen mit dem BMVI geschlossen. Bundespolizei und Zoll arbeiten auf diesem Gebiet eng zusammen.

Darüber hinaus arbeiten Vertreter der Bundesministerien, die bundeseigene Schiffe beschaffen, im Rahmen des Ressortkreises „Beschaffung von Behördenschiffen“ unter Leitung des Maritimen Koordinators der Bundesregierung und seiner Geschäftsstelle zusammen. Mit dem Ziel, den Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Bundesressorts bezüglich der Beschaffungsvorhaben im Bereich der zivilen Behördenschiffe zu intensivieren,

sowie mittelfristig die Abstimmung gemeinsamer Standards zur weiteren Verbesserung der Umwelteigenschaften und die Etablierung stärker einheitlicher Verfahren im Ressortkreis zu prüfen.





