

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Christian Sauter, Alexander Graf Lambsdorff, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marcus Faber, Dr. Christopher Gohl, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Gyde Jensen, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Matthias Nölke, Frank Sitta, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Sachstand der Fähigkeit Schleppen der Marine**

Aufgrund des hohen Alters der eingesetzten handelsüblichen Schlepper droht der vollständige Wegfall der eigenen Fähigkeit Schleppen im küstennahen Bereich der Ostsee (<https://www.kn-online.de/Kiel/Marineschlepper-Spiekeroo-g-feierte-sein-50-jaehrigen-Dienstjubilaeum>). Zudem stellt sich nach Ansicht der Fragesteller die Frage, wie die Marine kurzfristig und 24 Stunden am Tag bzw. sieben Tage die Woche die Mobilitätsautarkie der Flotte unter gleichzeitig dringend gebotener Gewährleistung der Sicherheit von Schlüsseltechnologie (s. Weißbuch, zu U-Boote, S. 57 ff.) und ihrer fachmännischen Handhabung durch Schleppleistungen sicherstellen kann. Schon heute kann die Bundeswehr den 24/7-Regelbetrieb nach Schlussfolgerung der Fragesteller nicht mehr aus eigenen Kapazitäten leisten und kauft die entsprechende Dienstleistung bei privaten Anbietern ein (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166). Die Bundeswehr ist dabei nach Informationen der Fragesteller ein gewöhnlicher Kunde ohne Anspruch auf Exklusivität und hat damit keine 24/7-Mobilitätsgarantie seitens des Dienstleisters. Es besteht auch im Ernstfall keine Leistungsgarantie seitens des privaten Anbieters. Dies stößt in Teilen der Marine auf Kritik. Zudem ist es unklar, ob der Zukauf der Schleppleistungen auf lange Sicht tatsächlich wirtschaftlicher ist als der Erhalt und Aufwuchs eigener Fähigkeiten in diesem Bereich. Der Bedarf an Fähigkeiten sollte sich auch von den Aufgaben in der Landes- und Bündnisverteidigung ableiten und nicht ausschließlich unter wirtschaftlichen Aspekten bewertet werden. Zur Stärkung der Landes- und Bündnisverteidigung muss eine Initiative gestartet werden, die Schleppfähigkeit der Bundeswehr zu erhöhen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Marineschlepper betreibt die Bundeswehr derzeit, an welchen Standorten werden diese eingesetzt, und welche Schiffsklassen können durch die Marineschlepper geschleppt werden?

2. Wie alt sind die Marineschlepper derzeit jeweils, und wann soll deren jeweilige Nutzung nach derzeitigem Planungsstand auslaufen?
3. Inwiefern besteht über die eigenen Schleppfähigkeiten hinaus der Bedarf, durch zivile Firmen und Schlepper Bedarfslücken zu schließen?
  - a) Falls ja, aufgrund welcher Ursachen besteht dieser Bedarf?
4. Welche Sicherheitsvorkehrungen bestehen für Marineschlepper und deren Besatzung bei ihrer Arbeit wie beispielsweise Maßnahmen, die verhindern, dass sicherheitsrelevante Informationen und entsprechende Kenntnisse über Eigenschaften von Waffensystemen durch Dritte abgeschöpft werden können?
  - a) Bewertet die Bundesregierung diese bestehenden Vorkehrungen entsprechend der gegenwärtigen Sicherheitslage als angemessen?
  - b) Wurden in den vergangenen Jahren Anpassungen bei den Sicherheitsvorkehrungen vorgenommen oder sind dort Anpassungen geplant?
  - c) Inwiefern gelten diese Sicherheitsvorkehrungen simultan für Mitarbeiter privater Schleppunternehmen?
5. Wie stellt die Bundesregierung bei privaten Schleppleistungen die sachgerechte Handhabe, eine bedarfsorientierte Verfügbarkeit der Leistungen und die Sicherheit für Besatzungen und Waffensysteme sicher, und kann hierdurch dem Bedarf der Streitkräfte entsprochen werden?
6. Durch welche Maßnahmen stellt die Bundesregierung sicher, dass maritime Waffensysteme wie insbesondere U-Boote nicht durch unsachgerechte Handhabe privater Schleppfirmen ausfallen?
7. Ist es zutreffend, dass der Ausfall eines einzigen U-Boots bereits erheblichen negativen Einfluss auf den Gesamtbetrieb der U-Boote haben und zu erheblichen Verspätungen und Einschränkungen im Betrieb führen kann?
8. Ist es möglich, dass eine nicht gegebene Schleppleistung durch private Schlepper bis hin zum Komplettausfall des gesamten U-Bootgeschwaders führen kann?
9. Inwieweit bezieht die Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166 die Sichtweise des Marinekommandos sowie der betroffenen operativen Führung insbesondere hinsichtlich der zweiten Teilfrage (Gewährleistung einer Mobilitätsautarkie der Flotte über 24 Stunden am Tag bzw. sieben Tage die Woche unter gleichzeitig gebotener Gewährleistung der Sicherheit von Schlüsseltechnologie und ihrer fachmännischen Handhabe durch Schleppleistungen) ein?
  - a) Bestanden inhaltliche Unterschiede zwischen dem Antwortvorschlag des Marinekommandos und der am Ende durch den Parlamentarischen Staatssekretär versandten Antwort?

Falls ja, warum wurde der Antwortvorschlag des Marinekommandos inhaltlich abgeändert?
10. Woraus ergibt sich das Datum 2025 für die Nutzungsdauer der Hafenschlepper (siehe Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166)?

11. Ist es zutreffend, dass ein Hafenschlepper in der Ostsee zur Instandsetzung in der Werft ist und die beiden anderen Ostseeschlepper ebenfalls zeitnah einer Instandsetzung bedürfen?
12. Wie stellt das Bundesministerium der Verteidigung sicher, dass ausreichend eigene Schleppkapazität während des Aufenthalts der Ostsee-Hafenschlepper in der Werft vorhanden ist angesichts des zu erwartenden unmittelbaren Instandhaltungsbedarfs der drei Einheiten?
13. Welche Instandsetzungsmaßnahmen sollen an den Ostsee-Schleppern durchgeführt werden?
  - a) Werden bei den geplanten Instandsetzungsmaßnahmen der marineeigenen Ostsee-Schlepper nur Maßnahmen durchgeführt, die den temporären Betrieb kurzfristig wieder sicherstellen oder sollen die Hafenschlepper grundüberholt werden?
14. Wie werden die geplante Nutzung bis 2025 und die laufenden bzw. bevorstehenden Instandhaltungen bei allen sechs sich seit über 30 Jahren in Betrieb befindlichen Ostsee-Hafenschleppern im Zeitraum bis 2025 im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Einsatzbereitschaft zur Sicherung der Mobilitätsautarkie der Flotte bewertet?
15. Wie ist das Verhältnis zwischen der Nutzung marineeigener Schlepp- und Bugsierleistungen im küstennahen Bereich und den privaten Schleppleistungen für die Jahre 2019, 2020 und im laufenden Jahr 2021, und wie viel ist ihr jeweiliger Anteil am gesamten Leistungsbedarf Schleppen und Bugsieren im küstennahen Bereich der Nord- und Ostsee?
16. Wie ist die Entwicklung des Verhältnisses zwischen eigener Schlepp- und Bugsierkapazität im küstennahen Bereich der Nord- und Ostsee und privater Schleppleistungen bis zum genannten Nutzungsdauerende in 2025 zu bewerten?
17. Welche Kosten sind in den Jahren 2019, 2020 und im laufenden Jahr 2021 durch die zusätzlich notwendige private Schleppleistungen bislang angefallen, und wie sind die Kosten im Vergleich zu einer zukünftigen Aufstockung der Zahl an marineeigenen Schleppern zu bewerten?
18. Wie wird sowohl die sachgerechte Handhabe als auch die Sicherheit für die Schlüsseltechnologie U-Boote, im Falle der Nutzung privater Schleppleistungen (siehe Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166), besonders hinsichtlich des Bereitstellens notwendiger Schleppunterstützung bei An- und Ablegemanövern im Hafenbereich sowie der Begleitung von Marineeinheiten (u. a. Unterseeboote) durch den Nord-Ostsee-Kanal, sichergestellt?
19. Enthalten die genannten „entsprechenden Rahmenvereinbarungen“ (siehe Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166) auch Vorgaben zur sachgerechten Handhabe beim Schleppen und Bugsieren, und wie werden diese dem privaten Dienstleister vermittelt und wie seitens des Auftraggebers kontrolliert?
20. Wie wird die „bedarfsgerechte Leistungserbringung“ (siehe Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166) definiert?

21. Ist in der Definition und der Vorgabe der genannten „bedarfsgerechten Leistungserbringung“ privater Schlepp- und Bugsierleistungen im küstennahen Bereich der Nord- und Ostsee sowie in den damit verbundenen „Rahmenvereinbarungen“ eine Mobilitätsautarkie über 24 Stunden am Tag bzw. sieben Tage die Woche sicherstellende Exklusivität bzw. Leistungspflicht des privaten Anbieters festgelegt (siehe Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166)?
- Hat die Marine ein Zugriffsrecht auf diese privaten Leistungen, um auch in einem unvorhergesehenen Krisenfall Mobilitätsautarkie durch private Schlepp- und Bugsierleistungen sicherzustellen?
  - Falls keine Mobilitätsautarkie über 24 Stunden am Tag bzw. sieben Tage die Woche sicherstellende Exklusivität bzw. Leistungspflicht des privaten Anbieters festgelegt ist, warum ist dies nicht der Fall?
22. Wie ist der Stand des Projekts „Erhalt der Schlepp-, Manövrier- und Bugsierfähigkeit für seegehende Einheiten“ (siehe Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166), und inwiefern berücksichtigt dieses Projekt den teilweisen oder vollkommenen Kapazitätsausfall der marineeigenen Schleppkapazität im Vorfeld der geplanten Nutzungsdauer bis 2025?
23. Wie berücksichtigt die laufende Wirtschaftlichkeitsprüfung die Aspekte „Wirtschaftlichkeit“ und „Einsatzbereitschaft“ (siehe Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166) hinsichtlich des heutigen Kapazitätsbedarfs und des daraus resultierenden Bedarfs von Hafenschleppern bzw. Schlepp- und Bugsierleistungen sowie in Bezug auf die sich im Zulauf befindlichen zusätzlichen schwimmenden Einheiten, insbesondere mit Blick auf das 2. Baulos Korvette K130?
24. Bedeutet die Bestätigung, dass die Fähigkeit des Schleppens und Bugsierens im küstennahen Bereich der Ostsee „grundsätzlich mittels existierender und marktverfügbarer Technologien bereitgestellt“ (siehe Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166) werden kann, dass der Bezug eines Hafenschleppers oder entsprechender Schleppleistungen nicht als Waffensystem, sondern als zivile Technologie oder Dienstleistung zu betrachten ist?
25. Bedeutet die Bestätigung, dass die Fähigkeit des Schleppens und Bugsierens im küstennahen Bereich der Ostsee „grundsätzlich mittels existierender und marktverfügbarer Technologien bereitgestellt werden“ (siehe Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166) kann, dass die Marine Schleppleistungen grundsätzlich jederzeit bedarfskonform mittels eines Bundeswehr-Dienstleistungszentrums ausschreiben und beziehen könnte?
- Falls ja, wird dies in Erwägung gezogen?
  - Falls nein, warum nicht?

26. Ist es durch die vorgenommene Kategorisierung der Hafenschlepper und verbundenen Dienstleistungen „als grundsätzlich mittels existierender und marktverfügbarer Technologie“ (siehe Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166) bereitzustellende Fähigkeit, notwendig, ausschließlich Hafenschlepper mittels des Bundesamts für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr und der dort verantwortlichen Abteilung See zu beziehen?
27. Wie ist die Möglichkeit zu bewerten, mittels bedarfskonformer (d. h. nach Ansicht der Fragesteller die Sicherstellung des Zugriffs und der Personalkontrolle innerhalb des Einzelplans 14 sowie die 24-Stunden-am-Tag- bzw. Sieben-Tage-die-Woche-Verfügbarkeit und -Exklusivität von Schleppleistungen durch private Anbieter) Ausschreibung durch ein Bundeswehr-Dienstleistungszentrum kurzfristig zusätzlich notwendige Schleppleistungen direkt am Markt zu beziehen, da durch die abgeschlossenen Rahmenvereinbarungen bereits eine Arbeitsteilung in der Beschaffung zwischen dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (Beschaffung Hafenschlepper) und dem Bundeswehr-Dienstleistungszentrum (Beschaffung von Schlepp- und Bugsierleistungen im küstennahen Bereich) besteht?
28. Wie ist die im Falle eines zeitlich relevanten Kapazitätswegfalls marine-eigener Schleppkapazität durch Instandhaltung, Verspätung oder Totalausfall die Sicherstellung der notwendigen Schleppkapazität, beispielsweise der Ausfall aller drei Hafenschlepper zugleich, organisiert?
29. Fällt im Bedarfsfall zeitnaher und unmittelbarer Beschaffungsnotwendigkeit mangels Schleppkapazität der Bezug marineeigener Schleppleistung bzw. der Bezug bedarfskonformer (d. h. nach Ansicht der Fragesteller die Sicherstellung des Zugriffs und der Personalkontrolle innerhalb des Einzelplans 14 sowie die 24-Stunden-am-Tag- bzw. Sieben-Tage-die-Woche-Verfügbarkeit und Exklusivität von Schleppleistungen durch private Anbieter) Schleppleistung durch existierende und marktverfügbare Technologien oder Dienstleistungen in den Aufgabenbereich der operativen Marineführung bzw. der jeweils Betriebs- und Versorgungsverantwortlichen der Marine?
  - a) Falls nein, warum nicht?
  - b) Falls nein, wer ist stattdessen für diese operative Beschaffung von Schleppdienstleistungen verantwortlich?
30. Betrachtet das Bundesministerium der Verteidigung, angesichts der expliziten Nennung logistischer Enabler im Papier „Eckpunkte für die Bundeswehr der Zukunft“ auf S. 12, das Ziel, „komplexe Dienstleistungen neben dem CPM deutlich stärker als bisher zu nutzen“, auch vor dem Hintergrund alternativer Betriebsmodelle und der genannten Vorgabe zur Optimierung der Beschaffungs- und Nutzungsorganisation bezogen auf die Hafenschlepper und die damit verbundenen notwendigen privaten Schlepp- und Bugsierleistungen (siehe „Eckpunkte für die Bundeswehr der Zukunft“, S. 20)?

31. Wie ist im Zusammenhang mit dem Sachverhalt in Frage 30 die Rolle des Bundeswehr-Dienstleistungszentrums (BwDLZ) zu verstehen, und kann die Marine parallel zu eventuell laufenden Beschaffungsprojekten innerhalb des CPM-Prozesses Schlepp- und Bugsierleistungen bedarfskonform (d. h. die Sicherstellung des Zugriffs und der Personalkontrolle innerhalb des Einzelplans 14 sowie die 24-Stunden-am-Tag- bzw. Sieben-Tage-die-Woche-Verfügbarkeit und Exklusivität von Schleppleistungen durch private Anbieter) ohne Nutzung des CPM beziehen (siehe laufender Bezug von privaten Schleppleistungen über das BwDLZ)?
32. Fallen die über das Bundeswehr-Dienstleistungszentrum bezogenen privaten Schleppdienstleistungen unter die im Eckpunkte-Papier genannten „neben dem CPM deutlich stärker als bisher zu nutzenden komplexen Dienstleistungen“ (siehe Eckpunkte für die Bundeswehr der Zukunft, S. 20)?
  - a) Falls nein, was meint das Bundesministerium der Verteidigung dann mit „komplexen Dienstleistungen“ bei Enablern, und unter welche Bezeichnung in der Nutzung und dem Betrieb von Enablern fallen dann marktverfügbare Schleppleistungen bezogen über das Bundeswehr-Dienstleistungszentrum?
33. Fällt ein bedarfskonformer (d. h. nach Ansicht der Fragesteller die Sicherstellung des Zugriffs und der Personalkontrolle innerhalb des Einzelplans 14 sowie die 24-Stunden-am-Tag- bzw. Sieben-Tage-die-Woche-Verfügbarkeit und Exklusivität von Schleppleistungen durch private Anbieter) Bezug von zusätzlichen privaten Schlepp- und Bugsierleistungen für den küstennahen Bereich von Nord- und Ostsee über das Bundeswehr-Dienstleistungszentrum unter die im Abschnitt IV des Eckpunkte-Papiers genannten nächsten Schritte (siehe S. 27) sowie dem dort genannten Vorhaben unter dem Gedanken des „Systemhauses“ (See), um Möglichkeiten zur Stärkung der Ergebnisverantwortung der Betriebs- und Versorgungsverantwortlichen zu ermitteln?

Berlin, den 23. Juni 2021

**Christian Lindner und Fraktion**



