

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Sauter, Alexander Graf Lambsdorff, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/31371 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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-Spiekeroog-feierte-sein-50-jaehriges-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.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt die Vorbemerkung der Fragesteller zur Kenntnis. Sie stimmt weder den darin enthaltenen Wertungen zu, noch bestätigt sie die darin enthaltenen Feststellungen oder dargestellten Sachverhalte.

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 nachzeitigem Planungsstand auslaufen?

Die Fragen 1 und 2 werden zusammen beantwortet.

Die Klasse und Anzahl sowie das geplante Nutzungsdauerende (NDE) und Alter der Marineschlepper sind der anliegenden Übersicht zu entnehmen:

Heimathafen	Klasse	Typ	Anzahl	Alter	NDE
Kiel	720	Bergungsschlepper	1	54 Jahre	2025
	722	Seeschlepper	1	53 Jahre	
	725 A/B	Hafenschlepper	3	34 Jahre	
	946	Schleppbarkasse	1	36 Jahre	
Wilhelmshaven	722	Seeschlepper	1	53 Jahre	2025
	725 A/B	Hafenschlepper	3	31 Jahre	
	946	Schleppbarkasse	2	36 Jahre	2025
Warnemünde	945	Schleppbarkasse	1	32 Jahre	2025
Neustadt i.H.	945	Schleppbarkasse	2	29 Jahre	2025
Eckernförde	946	Schleppbarkasse	1	36 Jahre	2025

Die Hafenschlepper der Klasse 725 A/B verfügen über einen Pfahlzug von maximal 23 Tonnen. Damit sind sie für alle Schiffsklassen der Marine, mit Ausnahme des Einsatzgruppenversorgers (zu geringer Pfahlzug), einsetzbar.

Darüber hinaus werden alle Schiffe und Boote der NATO Partner und befreundeten Nationen im Rahmen des „Host Nation Support“ bis maximal gleicher Größenordnung bedient.

Die Schleppbarkassen werden zu stützpunktinternen Unterstützungsleistungen, u. a. bei der Verholung von Ölschuten, Pontons und Pramen sowie bei Ein- und Ausdockvorgängen, eingesetzt.

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?

Die Fragen 3 und 3a werden zusammen beantwortet.

Grundsätzlich werden die Schleppbedarfe vorrangig durch die marineeigenen Schleppeinheiten erbracht. Jedoch gibt es unterschiedliche Ursachen und Gründe, die eine Bedarfsdeckung durch zivile Firmen erforderlich machen können. Dazu zählen unter anderem:

- Personalvakanz auf den Schleppeinheiten,
- Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes/Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst,
- fehlendes Personal (Urlaub, Krankheit, Fortbildungen),
- Technische Störungen sowie planmäßige Instandhaltungsvorhaben, und
- Fehlende Leistung – Pfahlzug.

Im Bereich Ostsee können zudem durch zeitgleiche Unterstützungsbedarfe in den Stützpunkten Kiel und Eckernförde sowie beim Anlauf von größeren Einsatzverbänden und zu Großveranstaltungen Bedarfslücken entstehen, die eine Leistungserbringung durch zivile Firmen notwendig machen können.

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?

Die Fragen 4 und 4a werden zusammen beantwortet.

Die bestehenden Vorkehrungen werden als angemessen bewertet.

Da die Besatzungen der Schlepper der Deutschen Marine Angehörige der Bundeswehr sind, gilt für diese – wie für alle anderen zivilen Angehörigen oder Soldateninnen bzw. Soldaten der Bundeswehr – die Pflicht zur Verschwiegenheit und somit zur Wahrung von Amts- und Dienstgeheimnissen. Dies schließt ein, Verschwiegenheit gegenüber Dritten zu wahren sowie Versuchen Dritter, nichtöffentliche Informationen über Angelegenheiten der Bundeswehr zu erlangen, zu widerstehen und an die Sicherheitsbeauftragten der Dienststellen zu melden.

Darüber hinaus üben die Besatzungen der Marineschlepper im Rahmen der Schlepperunterstützung keine sicherheitsempfindliche Tätigkeit aus, die eine Sicherheitsüberprüfung gemäß Sicherheitsüberprüfungsgesetz erfordert. Im Rahmen ihrer regulären Tätigkeit erlangen die Schlepperbesatzungen keine Kenntnisse über Eigenschaften von Waffensystemen.

- b) Wurden in den vergangenen Jahren Anpassungen bei den Sicherheitsvorkehrungen vorgenommen oder sind dort Anpassungen geplant?

Die Überprüfung, ob mit der Wahrnehmung von Dienstposten bei der Bundeswehr eine sicherheitsempfindliche Tätigkeit verbunden ist, erfolgt in der Regel jährlich. Davon abhängig werden ggf. erforderliche Sicherheitsüberprüfungen gemäß des Sicherheitsüberprüfungsgesetzes eingeleitet. Auch Zuversetzungen auf Dienstposten werden zum Anlass genommen, nochmals zu prüfen, ob für die Wahrnehmung des Dienstpostens der Zugang zu oder Umgang mit Verschlussachen erforderlich ist oder ob es sich um eine Tätigkeit in einer besonders sicherheitsempfindlichen Stelle im Rahmen des vorbeugenden personellen Sabotageschutzes handelt.

- c) Inwiefern gelten diese Sicherheitsvorkehrungen simultan für Mitarbeiter privater Schleppunternehmen?

Die Sicherheitsvorkehrungen gelten auch für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter privater Schleppunternehmen. Diese sind zur Verschwiegenheit und zur Meldung aller Wahrnehmungen und Vorkommnisse, die eine Gefahr für die Militärische Sicherheit erkennen oder vermuten lassen, aktenkundig zu belehren und zu verpflichten. Durch die Tätigkeit der Schlepperunterstützung erfahren die Besatzungen privater Schleppunternehmen weder sicherheitsrelevante Informationen noch entsprechende Kenntnisse über Eigenschaften von Waffensystemen.

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?

Den bestehenden Anforderungen an die navigatorische und seemännische Sicherheit bei Nutzung ziviler Schleppleistungen wird jederzeit Rechnung getragen.

Schlepper agieren hierbei grundsätzlich nur auf Anweisung und nicht aus eigenem Ermessen oder eigenen Vorstellungen. Die in den allgemein gültigen Rahmenvereinbarungen (Schleppvereinbarung) aufgeführten Haftungsregelungen unterstreichen dies. Es haftet in der Regel der auftraggebende Reeder und nicht die Schlepperfirma für Schäden am Schlepper, am eigenen Schiff sowie an Eigentum Dritter, die durch die Aktivitäten der bzw. des Schleppers sowie die Befolgung von Schleppkommandos verursacht werden.

Die bedarfsgerechte Verfügbarkeit ziviler Schleppleistungen ist in den geschlossenen Rahmenvereinbarungen festgelegt.

Auf die Antworten zu den Fragen 21 und 27 wird verwiesen.

6. Durch welche Maßnahmen stellt die Bundesregierung sicher, dass maritime Waffensysteme wie insbesondere U-Boote nicht durch unsachgerechte Handhabe privater Schleppfirmen ausfallen?

In der nautischen Ausbildung der Wachoffiziere wird der Umgang mit Schleppern, zivil und militärisch, berücksichtigt. Grundsätzlich sind Manöver immer so anzulegen, dass mögliche Fehler der Beteiligten rechtzeitig erkannt und ihnen entgegengewirkt werden kann.

Die Schlepperbesatzungen der marineeigenen Schlepper werden regelmäßig im Umgang mit U-Booten geschult. Die zum Teil langjährigen Vertragspartner verfügen ebenfalls über Handlungssicherheit im Umgang mit U-Booten.

Bei öffentlichen Ausschreibungen können sich auf Grund der spezifischen Anforderungen nur qualifizierte zivile Schlepperfirmen mit der geforderten Eignung, Fachkunde und Leistungsfähigkeit bewerben.

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?

Sämtliche verfügbaren U-Boote werden gemäß des Jahresübungs- und Einsatzplanes (JÜEP) unterschiedlichen Vorhaben zugeordnet. Daher kann der Ausfall eines U-Bootes zum Ausfall oder zur Verschiebung einzelner Vorhaben führen.

8. Ist es möglich, dass eine nicht gegebene Schleppleistung durch private Schlepper bis hin zum Komplettausfall des gesamten U-Bootgeschwaders führen kann?

Wenn zur Einhaltung der navigatorischen und seemännischen Sicherheit notwendige Schlepperunterstützung (zivil oder militärisch) nicht zur Verfügung steht, besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass ein geplantes Auslaufen eines oder mehrerer U-Boote verzögert wird. Dies ist insbesondere von den vorherrschenden Wetterverhältnissen, vom Liegeplatz im Hafen und dem vertret-

baren Risiko im Verhältnis zum Auftrag abhängig. Ein „Komplettausfall“ des gesamten U-Bootgeschwaders kann damit jedoch nicht gleichgesetzt werden.

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 Handhabung 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?

Die Fragen 9 und 9a werden zusammen beantwortet.

Der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 34 des Abgeordneten Christian Sauter auf Bundestagsdrucksache 19/29166 lag eine angemessen berücksichtigte Zuarbeit des Marinekommandos zu Grunde.

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)?

Das Nutzungsdauerende (NDE) für die Schleppfahrzeuge der Bundeswehr wird regelmäßig evaluiert und im Rahmen des Teilportfolieberichtes Marine durch den Amtschef des Planungsamtes der Bundeswehr (neu) festgelegt.

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?

Dies ist zutreffend.

Die drei Hafenschlepper der Klasse 725 im Bereich der Ostsee mit Heimathafen Kiel sind NORDSTRAND, LANGENESS und LÜTJE HÖRN. Der Hafenschlepper NORDSTRAND befindet sich derzeit bis voraussichtlich Anfang Oktober 2021 in einem planmäßigen Instandhaltungsvorhaben. Für die LANGENESS ist der Beginn eines planmäßigen Instandhaltungsvorhabens im vierten Quartal 2021 und für die LÜTJE HÖRN ab dem dritten Quartal 2022 vorgesehen.

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?

Die Instandhaltungsvorhaben für die Hafenschlepper im Ostseebereich werden zwischen dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) und der Marine dahingehend abgestimmt, dass grundsätzlich die Verfügbarkeit marineeigener Schlepper gegeben ist. Sollte trotz sorgfältiger Planungen kein marineeigener Schlepper zur Verfügung ste-

hen, können die Bedarfe auf der Basis bestehender Rahmenvereinbarungen gedeckt werden.

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?

Die Fragen 13 und 13a werden zusammen beantwortet.

Die Basis der Instandhaltungsplanung ist die festgelegte Betriebs- und Erhaltungsperiodennorm der Klasse 725. Auf eine Erhaltungsperiode (Instandhaltungsvorhaben mit Verification Statement durch eine Klassifizierungsgesellschaft) folgt eine 36-monatige Betriebsperiode, in der der Schlepper operativ genutzt wird. Voraussetzung für die Erstellung eines Verification Statements ist eine erfolgreiche Untersuchung im Umfang einer Klassenerneuerung inklusive Bodenbesichtigung im Dock bzw. an Land.

Innerhalb des aktuellen sowie der beiden geplanten Instandhaltungsvorhaben werden alle notwendigen Reparaturmaßnahmen (nach Befundung durch den Prüfer der Klassifizierungsgesellschaft) durchgeführt, die notwendig sind, damit anschließend für die Einheiten eine sichere Teilnahme am Seeverkehr gewährleistet ist.

14. Wie werden die geplante Nutzung bis 2025 und die laufenden bzw. bevorstehenden Instandhaltungen bei allen sechs 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?

Die Wirtschaftlichkeit des Instandhaltungsvorhabens der Hafenschlepper wird bei jeder Einzelmaßnahme durch das Marinearsenal und den Projektleiter im BAAINBw in der Gesamtheit betrachtet und abgeschätzt. Bei einer absehbaren Außerdienststellung einer Einheit wird das letzte Instandhaltungsvorhaben grundsätzlich als sogenannte Bedarfsinstandsetzung ausgeführt, bei der eine Werftliegezeit mit angepasstem Umfang stattfindet. Dabei wird das Instandsetzungsziel insbesondere auf die Wirtschaftlichkeit für die letzten 36 Monate des Lebenszyklus hin geprüft. Gleichwohl bleibt das Verification Statement der Klassifizierungsgesellschaft unbedingt erforderlich.

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?

Das Verhältnis marineeigener und privater Schleppleistungen in Seebetriebsstunden für die Jahre 2019 bis 2021 ist der anliegenden Tabelle zu entnehmen:

	Eigenleistung (h)			Charterung (h)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Hafenschlepper	4.030	3.261	717	421	307	88

	Eigenleistung (h)			Charterung (h)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Schleppbarkassen	524	414	214	-	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>4.554</b>	<b>3.675</b>	<b>931</b>	<b>421</b>	<b>307</b>	<b>88</b>

Pandemiebedingte Absagen von Manövern, Vorhaben und Ausbildungen sowie der Ausfall von Großübungen haben 2020/21 zu einem geringeren Leistungsbedarf geführt als üblich.

Bergungs- und Hochseeschlepper sind nicht für den Einsatz im küstennahen Bereich vorgesehen und wurden daher nicht berücksichtigt. Bei dem Einsatz solcher Schlepper werden die geschleppten Schiffe im küstennahen Bereich an Hafenschlepper übergeben.

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?

Bei den Hafenschleppern liegt der Anteil der bundeswehreigenen Leistungserbringung in den letzten drei Jahren bei über 90 Prozent. Daher ist der bruchfreie Erhalt dieser Fähigkeit auch ohne Berücksichtigung der andauernd einzuhaltenen, durchgängigen Einsatzfähigkeit bereits planerisch vorgesehen.

Das Verhältnis der Nutzung zwischen militärischen und zivilen Schleppleistungen wird bis zum geplanten Nutzungsdauerende in 2025 als gleichbleibend bewertet.

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?

Folgende Ausgaben sind in den Jahren 2019, 2020 und 2021 durch zusätzlich notwendige private Schleppleistungen bislang angefallen:

- 2019: 597 976,73 Euro,
- 2020: 627 072,15 Euro,
- 2021: 704 686,38 Euro (Stand: 14. Juli 2021).

Den Empfehlungen des Bundesrechnungshofes folgend, werden im Marinestützpunkt Warnemünde aus Effizienzgründen ausschließlich private Schleppleistungen (für 2021: 200 000 Euro erwartet) genutzt. Die anderen Schlepper im Ostseebereich sind in Kiel zusammengefasst worden und werden von dort zur Bedarfsdeckung in Kiel bzw. Eckernförde im Rahmen vorhandener Kapazitäten eingesetzt.

Für Kiel werden bis zum Jahresende 2021 noch weitere Ausgaben in Höhe von ca. 280 000 Euro kalkuliert, sodass insgesamt Ausgaben von rund 850 000 Euro erwartet werden. Für Wilhelmshaven werden noch bis Jahresende Ausgaben in Höhe von ca. 250 000 Euro kalkuliert, sodass sich die Ausgaben voraussichtlich auf 500 000 Euro belaufen werden. Damit ergibt sich für 2021 ein geschätzter Jahresbedarf von insgesamt 1 550 000 Euro.

Die Haushaltsausstattung bzw. -planung wird trotz des Bedarfsanstieges derzeit als ausreichend bewertet.

Eine bedarfsorientierte Anzahl marineeigener Schlepper kann unter Umständen zukünftig zu einer Reduzierung der Ausgaben für angemietete private Schleppleistungen führen. Die Kosten hierfür werden derzeit in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Projekt „Erhalt der Schlepp-, Manövrier- und Bugsierfähigkeit für seegehende Einheiten“ im Vergleich zu allen anderen bedarfsdeckenden Optionen untersucht.

Auf die Antwort zu Frage 22 wird verwiesen.

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?

U-Boote nehmen regelmäßig Schleppleistungen von verschiedenen Schleppern in Anspruch. Dabei werden Wachoffiziere in der Praxis ausgebildet, mit militärischen und zivilen Schleppern zu arbeiten. Mit den jeweiligen Schlepperführern wird eine gezielte Manöverabsprache durchgeführt, bei der auf die Besonderheiten in der Handhabung eines U-Bootes gegenüber einem Handelsschiff hingewiesen wird. Die hierfür relevanten Daten unterliegen nicht der Geheimhaltung und können daher anlassbezogen weitergegeben werden.

Über die Schleppleistung und das offensichtliche Ein- bzw. Auslaufen aus dem Hafen oder Passieren des Nord-Ostsee-Kanals hinaus erhalten die privaten Schleppunternehmen keine sicherheitsrelevanten Informationen. Gleichzeitig sind die zivilen Schlepperbesatzungen gegenüber Dritten vertraglich zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Auf die Antwort zu Frage 4c wird verwiesen.

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?

Die geschlossenen Rahmenvereinbarungen zur Bereitstellung von Schlepp-, Bugsier- und Verholleistungen beinhalten umfassende Beschreibungen zum sachgerechten Erbringen der einzelnen Leistungen. Zudem ist die sachgerechte Handhabe in einer Bereichsvorschrift der Marine geregelt. Deren Einhaltung wird durch die Schiffsführerin/den Schiffsführer kontrolliert.

Eine sachgerechte Handhabung der Schlepperleistungen wird aufgrund der vorliegenden Rahmenvereinbarungen für Kiel, Warnemünde und Wilhelmshaven in Verbindung mit der Bereichsvorschrift als gewährleistet bewertet.

20. Wie wird die „bedarfsgerechte Leistungserbringung“ (siehe Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Schriftliche Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 19/29166) definiert?

Die bedarfsgerechte Leistungserbringung definiert sich durch die zeitgerechte und qualifizierte Ausführung der beauftragten Schleppleistungen innerhalb der



vertraglich festgelegten Verfügungszeiten unter Beachtung der Anforderungen an die navigatorische und seemännische Sicherheit.

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)?
- a) Hat die Marine ein Zugriffsrecht auf diese privaten Leistungen, um auch in einem unvorhergesehenen Krisenfall Mobilitätsautarkie durch private Schlepp- und Bugsierleistungen sicherzustellen?

Die Fragen 21 und 21a werden zusammen beantwortet.

Wenn eine erforderliche Schleppunterstützung für Marineeinheiten nicht durch marineeigene Schlepper gedeckt werden kann, rufen die Marinestützpunktkommandos Kiel bzw. Wilhelmshaven Kapazitäten vom zivilen Markt aus den bestehenden Rahmenvereinbarungen ab. Eine Ausnahme bildet der Marinestützpunkt Warnemünde, bei dem ausschließlich zivile Schleppleistungen in Anspruch genommen werden.

Eine uneingeschränkte Bedarfsdeckung ist dabei auch unter besonderen Umständen (Verteidigungsfall sowie schwere Unglücks- und Katastrophenfälle) vertraglich festgelegt und daher grundsätzlich gewährleistet. Alle Leistungen sind an 24 Stunden pro Tag an allen Kalendertagen des Jahres zu erbringen. Je nach Art der zu erbringenden Leistung sind Vorlaufzeiten von zwei bis 48 Stunden vorgesehen.

Unter anderem sind Leistungen wie das An- und Abtauen, Verlegen sowie Ein- und Ausdocken von Schiffen und Booten, aber auch die Hilfeleistung bei Bergungsarbeiten sowie Öl- und Brandbekämpfung innerhalb von zwei Stunden zu erbringen. Langfristigere Vorlaufzeiten von 48 Stunden bestehen u. a. bei Leistungen wie der Begleitung von Schiffen und Booten bei Kanalpassagen, der Seeziieldarstellung (inklusive Schleppen von Seeziieldarstellungsmitteln) oder der Begleitung bei Werfterprobungen. Bei Notwendigkeit einer Inanspruchnahme ziviler Schleppleistungen im Hochseebereich erfolgt die Bedarfsdeckung anlassbezogen über das zuständige Bundeswehrendienstleistungszentrum (BwDLZ).

- b) 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?

Auf Basis des vertraglich festgeschriebenen Leistungsumfangs ist eine Mobilitätsautarkie im notwendigen Grad grundsätzlich gegeben.

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?

Im Projekt „Erhalt der Schlepp-, Manövrier- und Bugsierfähigkeit für seegehende Einheiten“ wird derzeit eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchge-

führt. Aktuell werden alle möglichen Optionen der Bedarfsdeckung untersucht. Dazu werden neben der Untersuchung der Beschaffung und des Betriebs von Schleppfahrzeugen durch die Bundeswehr auch Interessenbekundungsverfahren für eine komplexe Dienstleistung in Form einer Kooperationsgesellschaft durchgeführt, um zu ermitteln, ob das Interesse des Marktes zur externen Leistungserbringung vorhanden ist, wie sich der Markt diese Leistungserbringung vorstellt und zu welchem Preis die Leistung erbracht werden würde. Auf Grundlage aller untersuchten Optionen zur Bedarfsdeckung wird zu entscheiden sein, auf welche Weise die notwendige Fähigkeit zum Ende der Nutzungsdauer der Bergungs-, Hochsee- und Hafenschlepper sowie Schleppbarkassen bruchfrei zu erhalten ist.

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?

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Projekt „Erhalt der Schlepp-, Manövrier- und Bugsierfähigkeit für seegehende Einheiten“ fokussiert auf den zukünftigen qualitativen und quantitativen Bedarf an Schlepp-, Manövrier- und Bugsierfähigkeiten für die Bundeswehr.

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?

Bei Schleppleistungen handelt es sich um Unterstützungsleistungen und nicht um ein Waffensystem.

Zu den Bedarfsdeckungsoptionen wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

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?
  - a) Falls ja, wird dies in Erwägung gezogen?
  - b) Falls nein, warum nicht?

Die Fragen 25, 25a und 25b werden zusammen beantwortet.

Grundsätzlich kann die Marine Schleppleistungen bedarfskonform über das zuständige Bundeswehrdienstleistungszentrum (BwDLZ) beziehen. Zu den Beschaffungszuständigkeiten wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

Darüber hinaus werden im Projekt „Erhalt der Schlepp-, Manövrier- und Bugsierfähigkeit für seegehende Einheiten“ aktuell alle möglichen Optionen der Bedarfsdeckung untersucht. Der Ausdruck „existierende und marktverfügbare Technologie“ bedeutet, dass es am Markt verfügbare Schleppfahrzeuge gibt, die durch die Bundeswehr beschafft oder gechartert werden könnten. Die technische Neu- oder Fortentwicklung eines Schleppfahrzeuges zur Bedarfsdeckung ist daher nicht zwingend erforderlich. Auf die Antwort zu Frage 22 wird verwiesen.

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?

Die Beschaffung bundeswehreigener Schlepper erfolgt grundsätzlich im Rahmen des Customer Product Management Prozesses über das BAAINBw. Gleiches gilt für eine derzeit untersuchte mögliche Leistungserbringung im Rahmen einer komplexen Dienstleistung. Werden Schleppleistungen als handelsübliche und marktverfügbare Dienstleistung über den Einkauf der Bundeswehr bezogen, liegt die Zuständigkeit für die Beschaffung beim Organisationsbereich Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen (IUD) und somit bei den jeweiligen BwDLZ.

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?

Schleppleistungen sind Unterstützungsleistungen, für deren Beschaffung gemäß der im Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung geltenden Allgemeinen Regelung (AR) A-1600/2 „Operative Beschaffung im Einkauf Bundeswehr (EinkaufBw)“ der Organisationsbereich IUD zuständig ist. Insofern hält das BAAINBw im Bereich der Schleppleistungen keine Rahmenvereinbarungen. Stattdessen haben die BwDLZ Wilhelmshaven, Kiel und Rostock Rahmenvereinbarungen mit folgenden Inhalten abgeschlossen:

BwDLZ Wilhelmshaven

- Vertrag mit der Firma Boluda Deutschland GmbH (ehemalige Unterweser-Reederei) über Schleppleistungen, Laufzeit 1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2021, bestellberechtigt sind das Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven und das Marinearsenal Wilhelmshaven. Die Leistungen von zwei Schleppern sind an 24 Stunden pro Tag sowie an allen Kalendertagen des Jahres verfügbar. Bei Bedarf müssen auch mehr als zwei Schlepper verfügbar sein. Eine Neuausschreibung wird derzeit vorbereitet.

## BwDLZ Kiel

- 8/1000/S0538 (Los 2 bis 5) mit Firma Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH über Schlepp-, Bugsier- und Verholleistungen, Laufzeit: 1. Januar 2018 bis 31. Mai 2022, Bestellberechtigter: Marinestützpunktkommando Kiel.
- 8/1000/S0538 (Los 1, 2, 4 bis 6) mit Firma KSK Küstendienst GmbH & Co. KG über Schlepp-, Bugsier- und Verholleistungen, Laufzeit: 1. Januar 2018 bis 31. Mai 2022, Bestellberechtigter: Marinestützpunktkommando Kiel.
- 8/1000/S0544 mit Firma Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH über Schlepp-, Bugsier- und Verholleistungen, Laufzeit: 1. Januar 2018 bis 31. Mai 2022, Bestellberechtigter: Marinestützpunktkommando Kiel.

Alle Lose setzen sich zusammen aus Leistungsort, Leistungsart und der maximalen Verdrängung von Schleppgut in Tonnen. Durch die vergaberechtlich gebotene losweise Vergabe sind mehrere Verträge zustande gekommen. Die jeweiligen Leistungen sind an 24 Stunden pro Tag an allen Kalendertagen des Jahres verfügbar. Die Neuausschreibung aller Verträge ist für das vierte Quartal 2021 geplant.

## BwDLZ Rostock

- 8/1540/S0867 (Los 1 und 2) mit Firma Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH über eine Schleppassistenz, Laufzeit 1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2021, Bestellberechtigter: Marinestützpunktkommando Warnemünde. Die Leistung ist an 24 Stunden pro Tag an allen Kalendertagen des Jahres verfügbar. Bei Bedarf muss auch mehr als ein Schlepper verfügbar sein.

Bei allen Rahmenvereinbarungen teilt sich die Struktur der benötigten Leistungen in verschiedene Hauptleistungen auf. Dies sind Schlepp- und Bugsierbedarf, Schlepp- und Unterstützungsbedarf, Stützpunktinterner Schlepp- und Transportbedarf sowie spezialisierter Sonderbedarf. Die Hauptleistungen beinhalten weitere Unterkategorien.

Sofern eine Bundeswehr-interne Bedarfsdeckung durch marineeigene Hafenschlepper nicht möglich ist und keine dem Bedarf entsprechende Rahmenvereinbarung besteht oder die Rahmenvereinbarung aus bestimmten Gründen (z. B. die entsprechende Reederei hat keine weiteren Schlepper zur Verfügung) nicht genutzt werden kann, ist aus vergaberechtlicher Sicht die Einleitung weiterer Beschaffungen durch das jeweils örtlich zuständige BwDLZ grundsätzlich möglich. Vergaberechtliche Beschleunigungsmöglichkeiten (im Hinblick auf die Art des Verfahrens, die Verkürzung von Fristen etc.) müssten im Einzelfall genau geprüft werden. Ausgeschlossen ist aber, gleiche Leistungen in einer weiteren Rahmenvereinbarung auszuschreiben (Verbot der Doppelvergabe). Ob eine kurzfristige Ausschreibung zusätzlicher notwendiger Leistungen mit speziellen Parametern realisierbar ist, kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden. Dies ist dann einzelfallbezogen zu prüfen und ist abhängig von der aktuellen Leistungsfähigkeit der Marktteilnehmer.

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?

Grundsätzlich sind die Marinestützpunkte Kiel (Leitstützpunkt Hafenschlepper für den Ostseebereich) und Wilhelmshaven (Leitstützpunkt Hafenschlepper für den Nordseebereich) für das Bereitstellen von Hafenschlepperkapazitäten und

die Einsatzflottille 2, hier das Tross-Geschwader, für das Bereitstellen von Hochseeschlepperkapazitäten verantwortlich. Dies erfolgt vorrangig mit marineeigenen Schlepperkapazitäten.

Sollten die Bedarfe nicht durch marineeigene Schlepperkapazitäten gedeckt werden können, werden Kapazitäten vom zivilen Markt über die Rahmenvereinbarungen rechtzeitig abgerufen. Die Grundlagen für eine zeitgerechte und qualifizierte Bedarfsdeckung ist in den Rahmenvereinbarungen fixiert und damit grundsätzlich sichergestellt. Durch unterschiedliche Einflussfaktoren (u. a. vorherrschende Wetterbedingungen, Auftragslage) können Verzögerungen bei der Bedarfsdeckung in Einzelfällen jedoch nicht vollends ausgeschlossen werden.

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?

Die Fragen 29 und 29a werden zusammen beantwortet.

Im Falle einer über bestehende Rahmenvereinbarungen hinausgehenden, unmittelbaren Beschaffungsnotwendigkeit tritt die Marine in der Rolle des Bedarfsanforderers an die zuständige Beschaffungsstelle heran. Die operative Beschaffungszuständigkeit ergibt sich aus der AR A-1600/2 „Operative Beschaffung im EinkaufBw“ und liegt für Inlandsbedarfe bei den BwDLZ. Die Beschaffungszuständigkeit der Bundeswehrverwaltung resultiert aus Artikel 87 b Absatz 1 Satz 2 des Grundgesetzes. Hiernach dient die Bundeswehrverwaltung den Aufgaben des Personalwesens und der unmittelbaren Deckung des Sachbedarfs der Streitkräfte.

Nur im Falle eines sogenannten Notbedarfs kann der Bedarfsanforderer (zum Beispiel ein einzelnes Marinestützpunktkommando) begründet aus der Verantwortung für die Sicherheit von Leben und Gesundheit, für die Abwendung von Vermögensschäden oder für die Einhaltung der Militärischen Sicherheit oder der Informationssicherheit außerhalb der regulären Dienstzeiten ohne Ermächtigungsgrenze Aufträge vorab mündlich ohne Einleitung eines Vergabeverfahrens an Auftragnehmer erteilen.

Lediglich im Rahmen von Auslands- und besonderen Einsatzreisen besitzt das Marinekommando eine weitergehende Ermächtigung. Es kann insoweit unvorhergesehene, nicht planbare Hafenunterstützungsleistungen, die erbracht werden müssen, um den Auftrag bzw. Einsatz sicherstellen zu können, ohne Wertgrenze in eigener Zuständigkeit beschaffen.

- b) Falls nein, wer ist stattdessen für diese operative Beschaffung von Schleppdienstleistungen verantwortlich?

Auf die Antworten zu den Fragen 27, 29 und 29a wird verwiesen.

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)?

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Projekt „Erhalt der Schlepp-, Manövrier- und Bugsierfähigkeit für seegehende Einheiten“ werden derzeit alle möglichen Optionen der zukünftigen Bedarfsdeckung untersucht. Dies schließt die Betrachtung der Bedarfsdeckung im Rahmen einer komplexen Dienstleistung ausdrücklich ein.

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)?

Die BwDLZ sind für die operative Beschaffung von Schleppleistungen im Sinne einer handelsüblichen und marktverfügbaren Dienstleistung als betriebsbedingter Bedarf der Bundeswehr im Rahmen des EinkaufBw verantwortlich.

Auf die Antworten zu den Fragen 27, 29 und 29a wird verwiesen.

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?

Die Fragen 32 und 32a werden zusammen beantwortet.

Komplexe Dienstleistungen werden unter Einbeziehung privater Dritter, z. B. in Form von Öffentlich-Privaten Partnerschaften oder auch mittels der Steuerung von (Inhouse-)Gesellschaften erbracht. Diese Form der Bedarfsdeckung ist Teil des Ausrüstungs- und Nutzungsmanagements der Bundeswehr. Sie bildet neben der Beschaffung auf Basis des Customer Product Managements sowie der Deckung betriebsbedingter Bedarfe der Bundeswehr im Rahmen des EinkaufBw die dritte Säule im Ausrüstungs- und Nutzungsprozess.

Die Beschaffung handelsüblicher und marktverfügbarer ziviler Schleppleistungen durch die BwDLZ erfolgt derzeit im Rahmen der Deckung betriebsbedingter Bedarfe der Bundeswehr und fällt somit unter den EinkaufBw.

Auf die Antworten zu den Fragen 27, 29 und 29a wird verwiesen.

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?

Ein bedarfskonformer Bezug von zusätzlichen privaten Schlepp- und Bugsierleistungen für den küstennahen Bereich in Nord- und Ostsee fällt nicht unter die in der Fragestellung referenzierten nächsten Schritte der Eckpunkte für die Zukunft der Bundeswehr, da zwischen den Untersuchungen zu einem zukünftigen „Systemhaus See“ und dem laufenden Projekt „Erhalt der Schlepp-, Manövrier- und Bugsierfähigkeit für seegehende Einheiten“ kein Zusammenhang besteht.

