

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Jörg Cezanne, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Ina Latendorf, Caren Lay, Ralph Lenkert, Martina Renner, Bernd Riexinger, Janine Wissler und der Gruppe Die Linke

Neubau von Behördenschiffen des Bundes

Zur Meeresüberwachung und Sicherheit auf See sowie zur Ölbekämpfung und Forschung stehen den Behörden des Bundes und der Länder Schiffe zur Verfügung. Entsprechende Schiffsneubauten sind aus Sicht der Fragestellenden nötig und richtig, sollten aber wirtschaftlich und gesetzmäßig erfolgen.

Zuständig für diese Behördenschiffe des Bundes sind die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Das BSH bereedert fünf Schiffe (www.bsh.de/DE/Das_BSH/BSH-Schiffe/bsh-schiffe_node.html).

Für das Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff Atair wurde der Neubau 2016 an die Werft Fr. Fassmer vergeben, das Schiff wurde 2021 in Dienst gestellt (www.bsh.de/DE/Das_BSH/BSH-Schiffe/Atair/atair_node.html). Die Atair wurde nicht auf der Fassmer-Werft in Berne gebaut, weil dort keine geeignete Halle zur Verfügung gestanden haben soll, sondern auf der Kieler Werft German Naval Yards (deutscher-marinebund.de/berichtedmb/meilenstein-beim-bau-der-atair-erreicht).

Die Kosten für den Neubau der Atair wurden im Bundeshaushalt 2015 noch mit 84,67 Mio. Euro angegeben (www.bundeshaushalt.de/static/daten/2015/soll/ep112.pdf, S. 107), ab dem Haushalt 2017 mit 113,764 Mio. Euro (www.bundeshaushalt.de/static/daten/2017/soll/ep112.pdf, S. 162). Das norwegische Institut für Meereskunde hat 2017 ein bauähnliches Schiff (Dr. Fridtjof Nansen) für 80 Mio. US-Dollar (damals ca. 67 Mio. Euro) bauen lassen (www.fao.org/newsroom/detail/Norway-and-FAO-launch-unique-state-of-the-art-oceanic-research-ship/en). Dieses Schiff wurde nach Kenntnis der Fragestellenden von der Fr. Fassmer als Vergleich für die Atair herangezogen.

Neben der Atair läuft der Neubau von weiteren Forschungsschiffen: Zum einen wird das Fischerei-Forschungsschiff Walther Herwig für das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft gebaut (nach einem Werftwechsel ebenfalls durch Fr. Fassmer, www.ble.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/231101_Walther-Herrwig.html). Zum anderen lässt die WSV die drei baugleichen Mehrzweckschiffe Scharhorn, Mellum und Neuwerk neu bauen, den Zuschlag erhielt die Werft Abeking & Rasmussen (A&R). Eines der Schiffe lief inzwischen vom Stapel (www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/20230719_Stapellauf_MZS1.html).

Zuständig für den Neubau der fünf genannten Schiffe ist die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW). Da diese aber selbst keine Schiffsneubauten eigenständig

durchführen kann, wurden Rahmenverträge zur ingenieurtechnischen Beratung abgeschlossen (www.evergabe-online.de/tenderdetails.html?0&id=194446).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Forschungsergebnisse auf dem Gebiet der Meeresforschung hat das BSH nach Kenntnis der Bundesregierung veröffentlicht?
2. Welche Forschungsfahrten hat die neue Atair nach Kenntnis der Bundesregierung seit Indienststellung durchgeführt?
3. Welche Art Vergabeverfahren wurde von der BAW bei ihren Schiffsneubauten seit 2010 (Baujahr, siehe www.baw.de/content/publikationen/www-dokumente-oeffentlich/1/referenzliste_schiffsneubauten.pdf) angewandt (bitte einzeln mit Zeitpunkt der Auftragsvergabe, Schiff, Auftraggeber und ggf. Stapellauf aufzählen)?
4. Trifft es aus Sicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zu, dass bei Vergaben nach der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen das Verhandlungsverfahren nur in begründeten Ausnahmefällen genutzt werden darf?
5. Mit wem wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der Rahmenvertrag hinsichtlich der ingenieurtechnischen Beratung im Rahmen der Bauüberwachung der Neubauten Walther Herwig, Atair, Scharhörn, Mellum und Neuwerk abgeschlossen, und wie hoch sind die Kosten für den Bund?
6. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für die Beratung der BAW durch die Kanzlei Heuking Kühn Lüer Wojtek von 2015 bis heute (bitte Gesamtsumme nennen und nach Jahren aufschlüsseln)?
7. Warum wurde nach Kenntnis der Bundesregierung beim Neubau der Atair kein offenes Vergabeverfahren gewählt?
8. Ist aus Sicht der Bundesregierung das Verhandlungsverfahren beim Neubau der Atair mit § 3 EG VOB/A und anderen rechtlichen Bestimmungen vereinbar, wonach die Vergabe im offenen Verfahren zu erfolgen hat und nur in begründeten Ausnahmefällen davon abgewichen werden darf (bitte begründen)?
9. Hält die Bundesregierung die Einschränkungen beim Vergabeverfahren hinsichtlich des Nachweises über die erfolgreiche Abwicklung bzw. aktuelle Ausführung mindestens eines Neubaus eines vergleichbaren Schiffes sowie die Nutzung eines LNG-Antriebs (LNG = Liquefied Natural Gas) mit den Vergaberichtlinien und mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz der europäischen und nationalen Vorschriften (transparent und neutral) sowie dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen für vereinbar (bitte begründen)?
10. Welche europäischen und deutschen Werften haben nach Kenntnis der Bundesregierung am Teilnehmerwettbewerb für den Neubau der Atair teilgenommen (bitte namentlich nennen)?
11. Mit welchen Werften außer Fr. Fassmer und Abeking & Rasmussen wurden für den Neubau der Atair nach Kenntnis der Bundesregierung Verhandlungen geführt?
12. Zu welchem Zeitpunkt wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Verhandlungen mit Abeking & Rasmussen zur Atair beendet?
13. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung nach Auftragsvergabe für die Atair an die Fr. Fassmer mit dieser weiterverhandelt, wenn ja, über welche Punkte, und mit welchem Ergebnis?

14. Wurden die finalen Bedingungen des Auftrags für die Atair erst mit der Fr. Fassmer verhandelt, nachdem die Verhandlungen mit allen anderen Bewerbern abgebrochen worden waren, und wenn ja, hält die Bundesregierung dies für vergaberechtlich unbedenklich?
15. Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Fr. Fassmer in der Angebots-erklärung vom Januar 2016 gegenüber der BAW erklärt, die Leistung (Neubau der Atair) allein durchzuführen und bestätigt, dass eine geeignete Halle vorhanden sei?
16. Wurde das Schiff Dr. Fridtjof Nansen des norwegischen Instituts für Meereskunde nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Bewerbung der Fr. Fassmer für den Neubau der Atair als Vergleich herangezogen?
17. Mittel in welcher Höhe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für den Neubau der Atair
 - a) bei der ersten Einstellung in den Bundeshaushalt,
 - b) bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den Auftrag,
 - c) bei Ausschreibung des Auftrags,
 - d) bei Auftragsvergabe und
 - e) aufgrund von Nachverhandlungen nach der Auftragsvergabe vor Bau-
beginnjeweils veranschlagt (bitte auch jeweils den Zeitpunkt angeben)?
18. Wie viel hat der Neubau der Atair nach Kenntnis der Bundesregierung am Ende gekostet, und was sind ggf. jeweils die Gründe für eine erhebliche Kostensteigerung gegenüber den in der Frage 17 erfragten Kosten?
19. Ist der Neubau der Atair nach Kenntnis der Bundesregierung auch mit den finalen Kosten noch die wirtschaftlichste der bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung untersuchten Varianten?
20. Mit welcher Begründung wurde nach Kenntnis der Bundesregierung 2018 für den Neubau der drei baugleichen Mehrzweckschiffe Scharhörn, Mellum und Neuwerk für die WSV ein Verhandlungsverfahren gewählt?
21. Warum werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Schiffe Scharhörn, Mellum und Neuwerk nicht auf der Werft von Abeking & Rasmussen in Lemwerder neu gebaut, sondern in Klaipėda in Litauen (siehe www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/20230719_Stapellauf_MZS1.html und de.wikipedia.org/wiki/Scharh%C3%B6rn-Klasse)?
22. Wurden die Kosten für die drei zuvor genannten Nachbauten für die WSV nach Kenntnis der Bundesregierung dadurch gesenkt, dass es sich um baugleiche Schiffe handelt?

Berlin, den 29. Mai 2024

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Gruppe

