

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann,  
Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und  
der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/6858 –**

### **Unterbringung und Arbeitsfähigkeit des Maritimen Sicherheitszentrums**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Zum 1. Januar 2005 erwarb das Bundesverkehrsministerium das Verwaltungsgebäude der Deutschen-Fischfang-Union (DFFU) in Cuxhaven, um dort das geplante Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) unterzubringen.

Die Eröffnung des Gebäudes war für 2007 geplant, doch gibt es augenscheinlich nicht unerhebliche Verzögerungen und das MSZ arbeitet weiterhin nur im „vorläufigen Wirkbetrieb“ in den unzureichenden alten Räumlichkeiten.

1. Inwieweit unterscheidet sich der vorläufige Wirkbetrieb vom geplanten vollständigen Betrieb des MSZ?

Der vorläufige Wirkbetrieb beschreibt den Betrieb im gegenwärtigen Stadium, der zurzeit verfügbaren Kommunikationstechnik und der Unterbringung auf dem Gelände des Wasser- und Schifffahrtsamtes Cuxhaven. Für den vollständigen Betrieb sind erheblich größere Flächen erforderlich.

2. Hält die Bundesregierung an der Evaluierung des MSZ gem. der Koalitionsvereinbarung fest?

Ja

3. Trifft es zu, dass die Baumanagementverwaltung der OFD Hannover den Verkehrswert des ehemaligen DFFU-Verwaltungsgebäudes auf 1,2 Mio. Euro festgelegt hat und dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) das betreffende Gebäude für rund 2,8 Mio. Euro gekauft hat?

Es trifft zu, dass das Staatliche Baumanagement Elbe-Weser in Cuxhaven im Juli 2007 ein Gutachten zur Ermittlung des aktuellen Verkehrswertes erstellt hat, welches mit rund 1,2 Mio. Euro abschließt. Der Kaufpreis für das Erbbau-recht am Grundstück einschließlich vorhandener Bauten betrug im Jahr 2004 2,2 Mio. Euro.

4. Trifft es zu, dass ein Teil der Mehrausgaben für das Gebäude damit gerechtfertigt wurden, dass der Voreigentümer in den Vorjahren bereits Herrichtungsmaßnahmen begonnen hat, und wie weit wurden diese Leistungen in dem Kaufvertrag finanziell berücksichtigt?

Nein. Einzelne Herrichtungsmaßnahmen der Verkäuferin wurden im Vertrag nur nachrichtlich vermerkt.

5. Trifft es zu, dass die Anforderungen des MSZ an das Gebäude von herkömmlichen Büronutzungen abweichen, und wenn ja, wie weit sind die Herrichtungsmaßnahmen des Voreigentümers dem Zwecke des MSZ dienlich?

Die Anforderungen an das Gebäude für das MSZ weichen von herkömmlichen Bürogebäuden/-nutzungen u. a. hinsichtlich der Sicherheits- und Funktionsausstattung deutlich ab. Die noch durchzuführenden nutzerspezifischen Herrichtungsmaßnahmen sollten auf den bereits von der Voreigentümerin vorgenommenen Maßnahmen aufbauen.

6. Trifft es zu, dass zusätzlich zur Kaufsumme mit dem Kaufvertrag zugleich dem Verkäufer rund 5,1 Mio. Euro für weitere Instandsetzungsarbeiten an dem Gebäude vertraglich zugesichert worden sind, und wenn ja, wie wurde dieser Finanzbedarf zur Instandsetzung des Gebäudes ermittelt?

Ja. Die Ermittlungen des Finanzbedarfs basierten auf den nutzerspezifischen Herrichtungsbedürfnissen.

7. Hat es für die im Kaufvertrag vereinbarten baulichen Maßnahmen zuvor eine Ausschreibung gegeben, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wie viele Interessenten haben sich beworben?

Nein. Die vorgesehenen und notwendigen Herrichtungsmaßnahmen waren von der Verkäuferin zu veranlassen, um die vertraglich von ihr zugesagten Basisanforderungen zu schaffen.

8. Trifft es zu, dass die letzte Mietpartei erst vor kurzer Zeit aus dem Gebäude ausgezogen ist und deswegen seit dem Erwerb des Gebäudes bislang noch keinerlei Bau- und Sanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden, und wenn ja, war die Vermietung ursächlich für den Nicht-Beginn der Bau- und Sanierungsarbeiten und war dieses Problem nicht bei Vertragsschluss bekannt?

Die letzte Mietpartei ist im September 2007 aus dem Gebäude CHH ausgezogen. Dies war jedoch nicht ursächlich für die Verzögerung bei den Bau- und Sanierungsarbeiten.

9. Wenn die Vermietungen nicht ursächlich für den Nicht-Beginn der Bau- und Sanierungsarbeiten an dem Gebäude war, welche Gründe kann das BMVBS darüber hinaus anführen?

Infolge der dynamischen Entwicklung der neuen Organisationsstruktur MSZ war eine Anpassung der räumlichen Unterbringung an die sich entwickelnden Konzepte und Anforderungen der Bedarfsträger erforderlich.

10. Trifft es zu, dass das BMVBS den Mietparteien des Gebäudes die Umzugskosten erstattet hat, und wenn ja, wieso hat es so lange gedauert, bis das Gebäude mietfrei war, und welche Kosten sind durch die Übernahme oder Bezuschussung der Umzugskosten entstanden?

Nein

11. Liegen jetzt alle Voraussetzungen für einen Baubeginn vor und wie teuer sollen die Instandsetzung und der notwendige Umbau des Gebäudes werden, ist der vertraglich vereinbarte Preis für diese Arbeiten von 5,1 Mio. Euro dafür noch ausreichend, und bis wann soll das Gebäude bezugsfertig sein?
12. Wann soll das MSZ in dem neuen Gebäude seine Arbeit aufnehmen?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die haushaltsmäßigen Voraussetzungen für einen Baubeginn liegen derzeit noch nicht vor. Deshalb kann auch eine endgültige Kostenschätzung für die notwendigen Herrichtungsmaßnahmen derzeit nicht gegeben werden. Auch über den Zeitpunkt der Fertigstellung können derzeit keine Angaben gemacht werden.

13. Trifft es zu, dass es inzwischen seitens des BMVBS Bedenken gibt, ob das DFFU-Gebäude überhaupt für die Zwecke und Anforderungen des MSZ geeignet ist, bzw. dass die baulichen Mängel so groß sind, dass eine Sanierung unwirtschaftlich sei?

Die Liegenschaft des DFFU-Gebäudes kommt entgegen den Standort- und Liegenschaftsentscheidungen des Jahres 2004 nach aktuellen Erkenntnissen aus wirtschaftlichen und funktionalen Gründen für die Unterbringung des MSZ nicht mehr in Frage.

14. Wenn ja, wie konnte es zu dieser Fehleinschätzung kommen, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, und wer ist für diese Fehleinschätzung und Fehlinvestition verantwortlich?

Nachdem sich zwischenzeitlich deutlich erweiterte quantitative und vor allem auch qualitative Anforderungen an das Gebäude ergeben haben, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine neue Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unter Berücksichtigung der Betriebskonzepte und der spezifischen Anforderungen der Nutzer unter Lebenszyklusbetrachtung gemäß der Richtlinie für die Durchführung von Bauaufgaben des Bundes durchgeführt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

15. Welche Referate des BMVBS waren mit dem Vorgang befasst und hatten dabei welche Verantwortlichkeiten?

Mit dem Vorgang waren verschiedene Abteilungen entsprechend ihrer Zuständigkeit befasst.

16. Wer hat wie vor dem Erwerb des Gebäudes den räumlichen und infrastrukturellen Bedarf für das MSZ geprüft, und wieso wurde angesichts der ständig steigenden Anforderungen an die maritime Sicherheit nicht von Anfang an ein Neubau mit Erweiterungsmöglichkeiten eingeplant?

Jeder Bedarfsträger steuerte die für seinen Zuständigkeitsbereich relevanten Informationen bei. Hierzu zählten auch Angaben über die Anforderungen und Kosten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

17. Wie hoch ist der gesamte finanzielle Schaden für das BMVBS, wenn es zutreffen sollte, dass das DFFU-Gebäude inzwischen für das MSZ ungeeignet ist, und was soll aus dem Gebäude werden, bzw. wie soll zu welchen Kosten der Raumbedarf des MSZ gedeckt werden?

Ob und in welcher Höhe ein finanzieller Schaden bei der Nichtnutzung des Gebäudes CHH entstehen könnte, ist derzeit aufgrund der laufenden Berechnungen und der interministeriellen Abstimmung noch nicht absehbar.

Nach Verhandlungen mit der Verkäuferin des Gebäudes CHH und dem Einverständnis des Bundesministerium der Finanzen (§ 58 Bundeshaushaltsordnung) soll eine Verwertung der unsanierten Liegenschaft durch das Bundesamt für Immobilienaufgaben angestrebt werden.