

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dorothee Menzner, Dr. Barbara Höll, Steffen Bockhahn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/25 –**

Reaktion der Bundesregierung auf die Werftenkrise

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Gegensatz zur Autoindustrie hat die Bundesregierung die im Zuge der Wirtschaftskrise weggebrochene Nachfrage bei den Werften bislang nicht gestützt. Obwohl die Auftragslage im – für die Küstenregionen so wichtigen – Schiffbau Anlass zur Sorge gibt, gab es für Schiffe bisher weder eine Abwrackprämie noch eine Ausweitung der öffentlichen Nachfrage.

Dabei betreibt die Bundesregierung selbst eine umfangreiche Flotte „seegängiger Wasserfahrzeuge“. Aus der Antwort der Bundesregierung auf eine schriftliche Frage der Abgeordneten Dorothee Menzner vom 30. September 2009 (Frage 25 auf Bundestagsdrucksache 16/14126) geht hervor, dass sechs Bundesministerien insgesamt 211 nicht militärische seegängige Schiffe zugeordnet sind. Das älteste davon wurde 1934 in Dienst gestellt, das jüngste in diesem Jahr.

Von 2005 bis 2009 wurden lediglich 17 der 211 bundeseigenen Seeschiffe durch neue ersetzt. Aus der Ersatzbeschaffungsrate der letzten Jahre errechnet sich eine durchschnittliche Nutzungszeit von 62 Jahren, allerdings mit erheblichen Unterschieden je nach Zuständigkeit einzelner Bundesministerien. Für die 15 Schiffe des Bundesministeriums des Innern und für die sechs Schiffe des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz errechnet sich auf Basis der Beschaffung in den letzten Jahren ein Zeitraum von 15 Jahren für die Erneuerung des Bestands. Anders bei den übrigen vier Bundesministerien: Würde die Ersatzbeschaffung hier fortgesetzt wie in den letzten Jahren, dann könnten die 110 Schiffe beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erst in 72 Jahren erneuert sein, die 17 Schiffe beim Bundesministerium für Bildung und Forschung in 85 Jahren, die beim Bundesministerium für Finanzen in 115 Jahren und die 40 zivil besetzten Schiffe beim Bundesminister der Verteidigung in 200 Jahren.

Angesichts solcher Werte liegt die Frage nahe, ob die Bundesregierung den ohnehin anstehenden Ersatz ihrer zivilen Schiffe vorziehen könnte, um der akuten Absatzkrise der Werften zu begegnen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt zu der o. a. Kleinen Anfrage wie folgt Stellung:

In 2007/2008 erreichte der Weltschiffbau den Höhepunkt eines beispiellosen Booms. Seit Jahren wachsende Auftragseingänge führten bei den Auftragsbeständen und den Ablieferungen neuer oder umgebauter Schiffe zu historischen Höchstständen; weltweit waren die Schiffbauplätze auf Jahre hinaus belegt worden.

Infolge der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise und damit einhergehender Einbrüche im interkontinentalen Handel und Gütertransport begannen etwa Mitte vergangenen Jahres die Charraten für Container- und andere Handelsschiffe deutlich zu fallen und gleichzeitig die Bunkerkosten zu steigen. Damit verschlechterten sich die Renditeaussichten in der Handelsschiffahrt und die Investitionsbereitschaft der Reeder sank. Das sich schnell entwickelnde Überangebot an Schiffstonnage führte auch zu einem Verfall der Schiffspreise und damit ihrer Beleihungswerte. Zusammen mit den Wirkungen der Finanz- und Bankenkrise gestalten sich seitdem auch die Finanzierungsbedingungen für Schiffsneubauprojekte als schwierig.

Schiffsneubauprojekte als Ersatzbeschaffungen für die bundeseigenen Wasserfahrzeuge sind ein relativ eng begrenztes Segment im Bereich Spezialschiffbau der deutschen Werften.

Die Ersatzbeschaffungen für die bundeseigenen Wasserfahrzeuge erfolgen auf der Grundlage von Fachkonzepten. Diese unterliegen einer kontinuierlichen Aufgabenkritik in Zusammenhang mit Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen. Daher wird bei weitem nicht jedes Wasserfahrzeug nach Ablauf seiner technischen und betriebswirtschaftlichen Lebensdauer durch ein Neufahrzeug ersetzt, sondern beispielsweise mehrere Altfahrzeuge durch ein leistungsfähigeres Fahrzeug.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Situation der Werften in Deutschland und Europa?

Bei den deutschen Werften erreichten die Auftragsbestände im Jahre 2007 einen Langzeithöchststand von 15,4 Mrd. Euro bzw. 239 Schiffe, was einer durchschnittlichen Auslastung der Werften für fast fünf Jahre bis 2012 entsprach.

Nachdem sich seit Mitte 2008 erste Krisenfolgen auswirkten, beliefen sich Ende 2008 die Auftragsbestände noch auf 13,3 Mrd. Euro bzw. 172 Schiffe. Allerdings erreichten die deutschen Werften im Jahr 2008 auch eine Rekordproduktion in Höhe von 4,4 Mrd. Euro bzw. 84 Schiffen.

Mit Ablauf des zweiten Quartals 2009 lag der Auftragsbestand der deutschen Werften noch bei 139 Schiffen mit einem Wert von 11,5 Mrd. Euro. Seit Mitte 2008 wurden rund 50 Schiffbauaufträge im Volumen von ca. 1,7 Mrd. Euro storniert. 20 Aufträge gelten noch als akut gefährdet, da die Endfinanzierung nicht gesichert ist. Im laufenden Jahr konnten bislang nur acht zumeist kleinere Aufträge akquiriert werden. Der aktuelle wertmäßige Auftragsbestand liegt damit um rund 14 Prozent unter dem des Vorjahres, ist jedoch immer noch mehr als doppelt so hoch wie in den letzten schwierigen Schiffbaujahren 2002 und 2003.

Die hier dargestellte Situation ist allerdings bei den einzelnen deutschen Werften sehr differenziert.

Besonders stark von der Krise betroffen ist der Containerschiffbau. Von vier der sich derzeit in Insolvenz befindlichen Handelsschiffbauunternehmen sind drei vornehmlich in diesem Segment des Standardschiffbaus tätig. Für diese Insolvenzen sind aber nicht ausschließlich die Wirkungen der Krise verantwortlich. Teilweise sind auch schon zuvor zugelassene Managementfehler ursächlich.

Günstiger ist die Situation der deutschen Werften, die sich auf den Bau von Spezialschiffen, z. B. Kreuzfahrtschiffe, RoRo-Schiffe oder Megayachten, konzentrieren. Diese Werften können spezifische Stärken im Bereich Hochtechnologie und Innovationskraft nutzen.

Insgesamt gilt, dass viele der traditionsreichen deutschen Werften mit ihren mittelständischen und heterogenen Strukturen unter einer unzureichenden Ertragslage leiden. Das geringe Eigenkapital wird zunehmend ausgezehrt und die Liquidität geht infolge der wachsenden Unterauslastung immer mehr zurück.

Europa gehört zu den wichtigen Standorten des Weltschiffbaus. Europäische Werften bauen zwar lediglich einen Anteil von ca. 15 Prozent der Gesamttonnage der Schiffsneubauten des Weltmarktes, nehmen aber bei den Absatzzahlen mit rund 30 Prozent der Gesamtsumme nach wie vor eine führende Position ein. Die Stärke der europäischen Werften liegt in technisch anspruchsvollen Schiffen. Dazu gehören Kreuzfahrtschiffe, Fähren und Megayachten, Bohrselversorger (die u. a. in der Erdöl- und Erdgasindustrie in der Nordsee verwendet werden), Kabelleger, Schwimmbagger und Spezialschiffe zur Installation von Windkraftanlagen. Weil mit der Krise auch in Asien zusätzliche Schiffbaukapazitäten nicht ausgelastet sind, versuchen viele fernöstliche Werften alle sich bietenden Aufträge wahrzunehmen. Die europäischen Werften müssen sich jetzt darauf einstellen, dass sie auch hier bald neuen Niedrigpreiswettbewerbern ausgesetzt sind.

2. Wann rechnet die Bundesregierung damit, dass sich die Situation für die Werften wieder verbessert, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?

Mit Blick auf die Werften, die aufgrund ihrer starken Ausrichtung auf den Containerschiffbau im besonders starken Maße von der Krise betroffen sind, ist eine positive Prognose schwierig. Sollten die Werften weiterhin auf den Bau von Containerschiffen setzen, müsste von einer drei bis vier Jahre andauernden Zeitspanne ausgegangen werden, bis neue Aufträge zum Bau von Containerschiffen am Markt sind. Das ergibt sich aus mehreren voneinander abhängigen Gründen:

1. Es muss ein signifikantes weltweites Wirtschaftswachstum mit entsprechender Belebung des Welthandels und Güteraustausches einsetzen; Weltwährungsfonds und OECD erwarten das ab 2010.
2. Das daraus zu erwartende Wachstum der Nachfrage nach Schiffstonnage muss zu einer Erholung des Schifffahrtsmarktes, also der Fracht- und Charterraten, führen. Dazu ist es nötig, dass zurzeit stillgelegte Containerschiffe nicht gleich wieder in Fahrt gebracht, ältere Schiffe vermehrt verschrottet und weitere bestehende Schiffbauaufträge storniert bzw. zeitlich gestreckt werden.
3. Erst wenn sich für das zz. bestehende Überangebot an Tonnage eine entsprechende Marktnachfrage ergibt, wird man auch mit neuen Aufträgen für Standardschiffe wie z. B. Containerschiffe, Bulker oder Tanker rechnen können.

Marktanalysten gehen davon aus, dass auch noch 2011 nur mit einer begrenzten Nachfrage nach Handelschiffsneubauten gerechnet werden kann.

Positiver fallen Prognosen aus, wenn die Werften in den technisch anspruchsvollen Segmenten des Spezialschiffbaus tätig sind. Hier hat die Krise keine mit den Containerschiffbauwerften vergleichbaren Auswirkungen. Ein Beleg mag sein, dass hier – trotz des auch in diesen Bereichen deutlich härteren Wettbewerbs – aktuell neue Aufträge eingeworben werden können.

Wenn eine bisher nur Standardschiffbau betreibende Werft infolge der Krise in die Sparten des Spezialschiffbaus wechselt, ist eine Verbesserung ihrer Situation schneller möglich. Dafür gibt es bereits ein aktuelles Beispiel mit einer tradi-

tionsreichen Hamburger Werft. Zukünftig sollen hier Schwergut- und Projektschiffe, selbstentladende Bulker, Bagger, Fähren und Offshore-Schiffe gebaut werden. Gegenüber dem bisherigen serienmäßigen Standardschiffbau sinkt zwar das quantitative Auftragsvolumen, die Qualität der Aufträge steigt aber deutlich. An ähnlichen zukunftsichernden Konzepten wird zz. auch in anderen deutschen Werften gearbeitet.

3. Welche Schritte hat die Bundesregierung unternommen, um die Krise der Werften zu mindern, und wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit dieser Maßnahmen?

Die Bundesregierung hat aus dem im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise eingerichteten Wirtschaftsfonds Deutschland bislang auch mehrere Werften mit Krediten bzw. Bürgschaften unterstützt. Mit diesen Maßnahmen konnte zum einen Beschäftigung erfolgreich gesichert werden und zum anderen wurde diesen Werften die Chance gegeben, sich den veränderten Marktverhältnissen zu stellen. Darüber hinaus beteiligt sich die Bundesanstalt für Arbeit an der Finanzierung von Auffanggesellschaften bzw. von Kurzarbeit.

Zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Deutschland kommt es darauf an, in der Krise Strukturen anzupassen und technologische bzw. innovative Entwicklungen voranzubringen. Die Bundesregierung ist hier in vielfältiger Weise unterstützend tätig, z. B. über das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ (vgl. Frage 6) und das Förderprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“, das vor allem Verbundvorhaben im FuE-Bereich (FuE = Forschung und Entwicklung) zugunsten des deutschen Schiffbaus unterstützt. Auch die Ausrichtung der im zweijährigen Abstand stattfindenden Nationalen Maritimen Konferenzen auf Einladung der Bundeskanzlerin, die auf Arbeitsebene tagende Maritime Fachgruppe sowie der regelmäßige hochrangige Dialog zur Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“ unter Leitung des Maritimen Koordinators/der Maritimen Koordinatorin der Bundesregierung sind zentrale Elemente der Bundesregierung in der Unterstützung der deutschen Schiffbauindustrie.

Die Wirtschafts- und Finanzkrise wird nicht spurlos an den deutschen Werften vorbeigehen. Die Bundesregierung hofft, dass trotz einiger bereits erfolgter Werftinsolvenzen und notwendig bleibender Strukturanpassungen möglichst viel Wertschöpfung und damit Arbeitsplätze in der Werftindustrie Deutschlands, die eine Hightechbranche ist, verbleiben. Grundsätzlich sind die deutschen Werften hierfür gut aufgestellt.

4. Hat die Bundesregierung die Gewährung von Hilfen für Werften an Bedingungen – insbesondere bezüglich der Zahl der zu erhaltenden Arbeitsplätze und der Arbeitsbedingungen einschließlich des Lohnes – geknüpft, und wenn ja, welche waren das jeweils, wenn generell oder im Einzelfall nicht, warum jeweils nicht?

Die Vergabe von Bürgschaften und Krediten aus dem Wirtschaftsfonds Deutschland ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Unter anderem müssen ein betriebswirtschaftlich tragfähiges Unternehmenskonzept vorgelegt und die volkswirtschaftliche Förderungswürdigkeit nachgewiesen werden. Konkrete Auflagen hinsichtlich zu erhaltender Arbeitsplätze bzw. zu Arbeitsbedingungen und Löhnen werden nicht gemacht, jedoch impliziert die Prüfung der volkswirtschaftlichen Förderungswürdigkeit natürlich immer auch eine starke Berücksichtigung der Arbeitsplatzeffekte der jeweiligen Betriebsfortführung.

5. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass die neuen Eigner der früheren Wadan-Werften laut Medienberichten Beschäftigte entlassen und zu ca. 25 Prozent niedrigeren Löhnen wieder eingestellt haben?

Die Bundesregierung hat keine unmittelbaren eigenen Erkenntnisse darüber, dass bei den Wadan-Werften Beschäftigte entlassen und zu ca. 25 Prozent niedrigeren Löhnen wieder eingestellt worden sind. Eine insbesondere arbeitsrechtliche Bewertung setzt voraus, dass die genauen Umstände des Einzelfalls bekannt sind. Insbesondere sind bei solchen Vorgängen – sollten sie, wie in der Frage angesprochen, geschehen sein – auch die einschlägigen arbeitsrechtlichen und auch betriebsverfassungsrechtlichen Vorschriften zu beachten, die die Arbeitnehmer angemessen absichern sollen.

6. Welche Schritte gedenkt die Bundesregierung in den kommenden vier Jahren zu unternehmen, um die Werftenkrise zu mindern?

Grundlage für eine zukunftssichere deutsche Werftindustrie ist ein seit Jahren von der Bundesregierung angemahnter Strukturwandel: weg vom Standard-schiffbau, hin zum technisch und technologisch anspruchsvollen Spezialschiffbau. Um diesen Prozess, der zuallererst von unternehmerischen Entscheidungen getragen werden muss, politisch zu flankieren, wurde von der Bundesregierung schon 2005 ein wichtiger Paradigmenwechsel in der nationalen Schiffbaupolitik eingeleitet. Es wurden Auftragssubventionen beendet, durch die über Jahre erhebliche Mittel aus den Haushalten des Bundes und der Küstenländer an die Werften geflossen sind. Von diesen profitierten jedoch überwiegend die Auftraggeber. Auf den Werften konnten diese Beihilfen daher kaum Verbesserungen des Standes der Schiffstechnik und Schiffbautechnologie bewirken. Die deutschen Werften erhalten jetzt Förderungen für ausgewählte wichtige Investitionen in schiffbauliche Forschung und Entwicklung sowie innovative Schiffsbauten und verbesserte schiffbauliche Verfahren, mit denen sie unmittelbar ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern.

Die zielgerichtete Förderung von Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationskonzepten der Werften wird in den nächsten Jahren das wichtigste Element der nationalen Schiffbaupolitik sein. Mit mehr Investitionen in Produkt- und Prozessinnovationen kann die Innovationsgeschwindigkeit gesteigert werden. Damit können Wettbewerbsvorsprünge gehalten und hochtechnologische Marktsegmente effizienter gegen nachahmende Billigkonkurrenten verteidigt werden. Die maritimen Technologien sind auch Bestandteil der „Hightechstrategie für Deutschland“. Ziel ist es, Deutschland zu einem maritimen Hightech-Standort auszubauen.

7. Welche nicht militärischen seegängigen Wasserfahrzeuge des Bundes sind in den Jahren 2005 bis 2009 für mindestens 90 Tage nicht einsatzfähig gewesen bzw. sind derzeit nicht einsatzfähig (bitte Angabe: Jahr, Dauer, Bundesministerium), und was unternimmt die Bundesregierung, damit diese Schiffe wieder eingesetzt werden können?

Beeinträchtigungen der Einsatzfähigkeit im Sinne der Anfrage bestehen bei den der Zuständigkeit des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) unterliegenden Schiffen nur in vernachlässigbarem Umfang. Allerdings lässt die Bundeszollverwaltung für ihre Einsatzfahrzeuge reguläre jährliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten zur Gewährung der Schiffsicherheit und der Einsatzfähigkeit bei mittelständischen Werftbetrieben durchführen. Als Zeitraum sind dabei acht bis zwölf Wochen Werftliegezeit einzuplanen. Während dieses Zeitraumes kann das Einsatzfahrzeug nicht im üblichen Sinn genutzt werden. Nach

Beendigung der Weftliegezeit gehen die Fahrzeuge wieder in den regulären Einsatz zurück. Die Ausfallzeiten werden für die gesamte Flotte koordiniert und durch ein Reserveboot abgedeckt.

Bei den in der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV) liegenden Schiffen hatte bisher keines der sechs Wasserfahrzeuge (zwei Fischereiforschungsschiffe – FFS – und ein Fischereiforschungskutter – FFK – und drei Fischereischutzboote – FSB) bisher derart lange Ausfallzeiten. Alle Fahrzeuge sind uneingeschränkt im Einsatz.

Bei den in der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) liegenden Schiffen stellt sich die Lage wie folgt dar:

Tonnenleger „Repsold“ 2006 120 Tage, Ersatz in 2010/2011,

Tonnenleger „Triton“ 2009 150 Tage, Motorschaden – behoben,

Saugbagger „Nordsee“ 2007 115 Tage, Motorschaden – behoben.

Angaben zu den in der Zuständigkeit des Bundesministeriums des Innern (BMI) liegenden Schiffen sind in der Antwort zu Frage 13 enthalten.

Die Forschungsschiffe im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) hatten im genannten Zeitraum keine längeren Ausfallzeiten mit Ausnahme des FS MARIA S. MERIAN, das 2007/2008 längere Zeit wegen der Probleme mit den Antrieben nicht einsatzfähig war. Des Weiteren fiel der Forschungskutter AADE in 2008/2009 mehr als 90 Tage wegen Umbaumaßnahmen aus.

Grund für die zeitweise Nichteinsatzfähigkeit der Wasserfahrzeuge im Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) ist im Wesentlichen ein Mangel an Schiffspersonal. Seit Jahren stehen für den Betrieb der Rüstungsflotte nur etwa 80 Prozent der laut Schiffebesetzungszeugnissen erforderlichen Schiffsbesatzungen zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund führte die Sicherstellung der Realisierung von Rüstungsprojekten zu einem erhöhten Überstundenmehrarbeitsaufkommen bei den Beschäftigten. Diese Mehrarbeit/Überstunden musste im Jahre 2008 abgebaut werden, so dass der größte Teil der Flotte im Jahre 2008 mehr als 90 Tage an der Pier lag, weil keine Schiffsbesatzungen zur Verfügung standen. Zur Beseitigung dieser unbefriedigenden Lösung wurde für das zivile Tarifschiffpersonal der Bundeswehr zwischen den Tarifvertragsparteien mit Wirkung vom 1. Januar 2009 eine tarifvertragliche Opt-out-Regelung vereinbart, die eine durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit von bis zu 65 Stunden zulässt. Diese Regelung ist bis zum 30. November 2010 befristet. Für die Beamten des Bundes enthält die Arbeitszeitverordnung seit dem 1. September 2008 eine Opt-out-Regelung, auf deren Grundlage die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit auf bis zu 54 Stunden erhöht werden kann. Die Regelung ist befristet bis zum 30. September 2012.

Eine Entfristung dieser Regelung wird derzeit geprüft. Mit diesen Maßnahmen konnte erreicht werden, dass die Rüstungsflotte wieder regelmäßig eingesetzt und die langen Liegezeiten vermieden werden.

8. Welche Neuanschaffungen von nicht militärischen seegängigen Wasserfahrzeugen plant die Bundesregierung in den Jahren bis 2013 (bitte Angabe: Jahr, Bundesministerium, voraussichtliche Kosten, gegebenenfalls Ersatzbeschaffung für welches andere Fahrzeug)?

Das BMF plant keine Neubeschaffungen in dem in Rede stehenden Zeitraum.

Das BMELV hat für den Neubau als Ersatz für den FFK „Clupea“ den Auftrag erteilt. Die Indienststellung soll Mitte 2011 erfolgen. Die Kosten für den Neubau werden ca. 11 Mio. Euro betragen.

Die Planungen für einen Neubau als Ersatz für das FFS „Walther Herwig III“ sind angelaufen.

Die Indienststellung ist für 2013/2014 geplant. Die Kosten werden sich voraussichtlich auf ca. 50 Mio. Euro belaufen.

Im Geschäftsbereich des BMVBS sind bis 2013 Ersatzbeschaffungen für folgende seegängige Wasserfahrzeuge vorgesehen:

Fahrzeug	geplantes Jahr der Indienststellung	voraussichtliche Investitionskosten
Ersatz Tonnenleger REPSOLD	2011	6,3 Mio. Euro
Ersatz Peilschiff GREIF	2009	4,3 Mio. Euro
Ersatz Schlepper NORDMARK	2010/2011	5,8 Mio Euro
Ersatz für die Tonnenleger GUSTAV MEYER und BRUNO ILLING sowie für das Seezeichenmotorschiff SCHILLIG	2011/2012	33,9 Mio. Euro
Lotsen-Monohulltender Ems	2011	3,0 Mio. Euro
Lotsen-Monohulltender Ems Redundanz	2011	3,0 Mio. Euro
Lotsen-Monohulltender Weser	2011	3,0 Mio. Euro
Lotsen-SWATH Tender Elbe	2011	15,0 Mio. Euro
Ersatz für 6 Lotsen-Tender Kieler Förde/Trave	2011	14,0 Mio. Euro
Lotsen-Monohulltender Brunsbüttel	2010	3,4 Mio. Euro
Lotsen-Stationsschiff Elbe	2009	52,5 Mio. Euro
Lotsen-Stationsschiff Weser	2010	49,9 Mio. Euro
2 Lotsen-SWATH Tender Brunsbüttel	2013	15,0 Mio. Euro

Darüber hinaus ist der Ersatz von zwei Mehrzweckschiffen für die Wasser- und Schifffahrtsämter Cuxhaven und Wilhelmshaven für die Jahre 2013/2014 geplant. Voraussetzung für die Beschaffung dieser beiden Fahrzeuge ist das Bereitstellen zusätzlicher Haushaltsmittel in Höhe von 170 Mio Euro.

Das BMI hat Neuanschaffungen für die Bundespolizei auf Grund der angestrebten Zusammenarbeit zwischen Bundespolizei und Bundeszollverwaltung auf See zurückgestellt. Deren Zusammenarbeit soll weiter intensiviert werden. Hierzu wird derzeit eine „Gemeinsame Rahmenkonzeption von Bundespolizei und Zoll für die maritime Aufgabenwahrnehmung“ erarbeitet.

Das BMBF hat derzeit den Ersatzbau des Tiefseeforschungsschiffes SONNE ausgeschrieben. Der Baubeginn ist für Ende 2010 vorgesehen. Voraussichtliche Baukosten ca. 110 Mio. Euro.

Hinsichtlich weiterer Ersatzbauten erwartet das BMBF Ende nächsten Jahres zunächst die Empfehlungen des Wissenschaftsrates zur Gesamtschiffsstrategie

und wird darauf aufbauend weitere Entscheidungen für die zukünftigen Schiffsneubauten treffen.

Im Bereich der Rüstungsflotte des BMVg ist die Beschaffung eines Mehrzweckmessbootes Klasse 740 als Ersatz für das Erprobungsversuchsboot „BUMS“ sowie die Beschaffung von drei Sicherheits-, Transport- und Schleppbooten (STS-Boot Klasse 744) als Ersatz für zwei Boote Klasse 743 und ein Boot Klasse 946 (siehe auch Gesamtaufstellung zu Frage 15) geplant.

9. Welchen Finanzrahmen sieht die Bundesregierung für die einzelnen Jahre bis 2013 und die einzelnen sechs Bundesministerien für Ersatzbeschaffungen ziviler Wasserfahrzeuge vor?

In 2009 wurden bzw. werden im Geschäftsbereich des BMF zwei SWATH-Schiffe in Dienst gestellt. Es handelt sich um zwei 49-m-Schiffe mit diesel-elektrischem Antrieb in SWATH-Bauweise. Das erste Zollschiff wurde am 4. August 2009 in Dienst gestellt. Das zweite Zollschiff wird voraussichtlich Anfang 2010 in Dienst gestellt. Die Baukosten für diese beiden Schiffe belaufen sich auf insgesamt 67,5 Mio. Euro.

Das BMF hat zudem aus Mitteln des Investitionsprogramms im Rahmen des Paktes für Beschäftigung und Stabilität in Deutschland die Ersatzbeschaffung für ein auszusonderndes Küstenstreifenboot beauftragt. Die veranschlagten Haushaltsmittel belaufen sich bei dieser Maßnahme auf 3 Mio. Euro. Das Beschaffungsverfahren ist angelaufen; die Ausschreibung ist für das Jahr 2010, der Bau für die Jahre 2010/2011 vorgesehen.

Darüber hinaus ist die Ummotorisierung von drei Zollbooten in den Jahren 2010/2011 der 28-m-Klasse vorgesehen. Hierfür sind 6 Mio. Euro eingeplant.

Nach den jetzigen Planungen sind für die Haushaltsjahre 2010 bis 2013 darüber hinaus keine weiteren Ersatzbeschaffungen vorgesehen. Anzumerken ist jedoch, dass zurzeit Vertreter von Bundespolizei und Zollverwaltung an einer gemeinsamen Einsatzkonzeption zur Überwachung der deutschen Küste arbeiten. Ziel dieses Projektes ist, verfügbare Ressourcen beider Verwaltungen effektiver und effizienter zu nutzen. Die Beantwortung der Frage, ob und welche Ersatzbeschaffungen künftig notwendig werden, wird von den Ergebnissen dieser Konzeption abhängig gemacht.

Für Schiffe im Geschäftsbereich des BMELV gilt die Antwort zu Frage 8.

Gemäß Entwurf des Bundeshaushalts 2010 einschließlich Entwurf der mittelfristigen Finanzplanung bis 2013 stehen dem BMVBS für die Beschaffung von Wasserfahrzeugen zur Verfügung.

2010	2011	2012	2013
57 Mio. Euro	52 Mio. Euro	56 Mio. Euro	46 Mio. Euro

Für das BMI sind für die Ersatzbeschaffung von Schiffen bis zum Jahr 2013 keine Haushaltsmittel vorgesehen. Die eingestellten bzw. beantragten Haushaltsmittel werden für die investive Instandhaltung und die Beschaffung von Ersatzbaugruppen der „seegängigen Wasserfahrzeuge“ benötigt.

Für das BMBF ist im ersten Regierungsentwurf für den Haushalt 2010 einschließlich der mittelfristigen Finanzplanung bis 2013 im Einzelplan 30 ein Gesamtvolumen für Schiffsbauten von 146 Mio. Euro vorgesehen.

Für den Finanzrahmen des BMVg gilt die Antwort zu Frage 8.

10. Wann sind die 17 seegängigen Wasserfahrzeuge in Zuständigkeit des Bundesministeriums für Bildung und Forschung in Dienst gestellt worden?

Die Indienststellung der 17 seegängigen Wasserfahrzeuge erfolgte seit 1950 in folgenden Dekaden:

1950 bis 1959 = 1 Schiff; 1970 bis 1979 = 6 Schiffe;
1980 bis 1989 = 6 Schiffe; 1990 bis 1999 = 3 Schiffe; 2000 bis 2009 = 1 Schiff.

- a) Wann erfolgte bei diesen 17 Wasserfahrzeugen jeweils die letzte größere Reparatur?

FS POLARSTERN – Midlifeconversion,
FS METEOR – Erneuerung der Brückenanlage,
FS MERIAN – Reparatur der POD-Antriebe,
FS UTHÖRN – Generalüberholung,
FS HEINCKE – Generalüberholung.

Ansonsten befinden sich die Forschungsschiffe und Forschungskutter durch die regelmäßigen Werftaufenthalte und Wartungsarbeiten in einem entsprechend guten Zustand, womit auch größeren Reparaturen vorgebeugt wird.

- b) Welche größeren Reparaturen sind bei diesen Schiffen bis 2013 voraussichtlich notwendig (bitte für jedes zu reparierende Schiff angeben, wann die Reparatur voraussichtlich fällig ist, welcher Art diese ist und was sie erfahrungsgemäß ungefähr kosten wird)?

FS METEOR: Erneuerung der Fahrtmotorensteuerung, neues Krankkonzept – ca. 5,3 Mio. Euro,

FS MERIAN: Werterhaltende Maßnahmen, Umsetzung Kompressorkonzept – ca. 2,5 Mio. Euro,

FS POSEIDON: Grundüberholung – ca. 3 Mio. Euro,

FS ALKOR: Grundüberholung – ca. 2,9 Mio. Euro.

- c) Wann ist für diese 17 Wasserfahrzeuge jeweils die Außerdienststellung geplant?

Für Forschungsschiffe wird eine etwa 30-jährige Einsatzdauer als schiffbaulich und wirtschaftlich sinnvolle Nutzungsdauer angesehen. Vor diesem Hintergrund ist für die Forschungsschiffe SONNE, POLARSTERN, POSEIDON, PENCK und PRANDL eine Außerdienststellung in den nächsten Jahren vorgesehen bzw. einzuplanen.

11. Wann sind die sechs seegängigen Wasserfahrzeuge in Zuständigkeit des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz in Dienst gestellt worden?

Indienststellung der Schiffe

FFK „Clupea“ in 1949,
FFS „Walther Herwig III“ in 1993,
FFS „Solea“ in 2004,
FSB „Seeadler“ in 2000,
FSB „Seefalke“ in 2008,
FSB „Meerkatze“ in 2009.

- a) Wann erfolgte bei diesen sechs Wasserfahrzeugen jeweils die letzte größere Reparatur?

Zeitpunkt der letzten größeren Reparaturen

FFK „Clupea“ im Juli 2009,
FFS „Walther Herwig III“ im August 2008.

- b) Welche größeren Reparaturen sind bei diesen Schiffen bis 2013 voraussichtlich notwendig (bitte für jedes zu reparierende Schiff angeben, wann die Reparatur voraussichtlich fällig ist, welcher Art diese ist und was sie erfahrungsgemäß ungefähr kosten wird)?

Größere Reparaturen bis 2013

FFS „Walther Herwig III“ im Januar 2010
Umrüstung der Kälteanlagen auf FCKW-freies Kältemittel, Kosten ca. 90 000 Euro.

Bei den übrigen Schiffen stehen größere Reparaturen bisher nicht an.

- c) Wann ist für diese sechs Wasserfahrzeuge jeweils die Außerdienststellung geplant?

Geplante Außerdienststellungen

FFK „Clupea“ zur Mitte 2011; Ersatz durch einen Neubau,
FFS „Walther Herwig III“; Ersatz durch einen Neubau ist für 2013/2014 geplant.
FSB „Seeadler“ voraussichtlich in 2030,
FSB „Seefalke“ voraussichtlich in 2038,
FSB „Meerkatze“ voraussichtlich in 2039.

12. Wann sind die 23 seegängigen Wasserfahrzeuge in Zuständigkeit des Bundesministeriums der Finanzen in Dienst gestellt worden?

Die Betriebsdauer der Einsatzfahrzeuge der Bundeszollverwaltung ist abhängig vom technischen Zustand und beträgt ca. 25 bis 30 Jahre.

Anzahl der bundeseigenen seegängigen Wasserfahrzeuge insgesamt 23, deren Indienstellung nacheinander in Dekaden erfolgte

1970 bis 1979 = 1 Schiff; 1980 bis 1989 = 11 Schiffe; 1990 bis 1999 = 9 Schiffe;
2000 bis 2009 = 2 Schiffe.

ZB „Zingst“ in 1979,
ZB „Hamburg“ in 1982,
ZB „Wustrow“ in 1982,
ZB „Aurich“ in 1983,
ZB „Wesermünde“ in 1985,
ZB „Kalkgrund“ in 1986,
ZB „Schulau“ in 1987,
ZB „Brunsbüttel“ in 1987,
ZB „Emden“ in 1988,
ZB „Schleswig-Holstein“ in 1988,
ZB „Koos“ in 1988,
ZB „Lüneburg“ in 1989,
ZB „Amrum“ in 1990,
ZB „Glückstadt“ in 1991,
ZB „Priwall“ in 1991,
ZB „Rügen“ in 1992,
ZB „Hohwacht“ in 1993,
ZB „Hiddensee“ in 1994,

ZB „Kniepsand“ in 1996,
ZB „Bad Zwischenahn“ in 1996,
ZB „Holnis“ in 1996,
ZB „Usedom“ in 2003,
ZB „Helgoland“ in 2009.

- a) Wann erfolgte bei diesen 23 Wasserfahrzeugen jeweils die letzte größere Reparatur?

Zeitpunkt der letzten größeren Reparatur

ZB „Schleswig-Holstein“ in 2009,
ZB „Emden“ in 2009,
ZB „Hiddensee“ in 2009.

- b) Welche größeren Reparaturen sind bei diesen Schiffen bis 2013 voraussichtlich notwendig (bitte für jedes zu reparierende Schiff angeben, wann die Reparatur voraussichtlich fällig ist, welcher Art diese ist und was sie erfahrungsgemäß ungefähr kosten wird)?

Größere Reparaturen bis 2013

ZB „Kniepsand“ in 2010

Allgemeine Werftinstandsetzung, Rumpf, Antrieb, Ausrüstung nach den Erfordernissen der SBG, Kosten ca. 180 000 Euro.

ZB „Hamburg“ in 2010

Allgemeine Werftinstandsetzung, Rumpf, Antrieb, Ausrüstung nach den Erfordernissen der SBG, Kosten ca. 1 500 000 Euro.

ZB „Emden“ in 2011

Allgemeine Werftinstandsetzung, Rumpf, Antrieb, Ausrüstung nach den Erfordernissen der SBG, Kosten ca. 250 000 Euro.

ZB „Hamburg“ in 2012

Allgemeine Werftinstandsetzung, Rumpf, Antrieb, Ausrüstung nach den Erfordernissen der SBG, Kosten ca. 400 000 Euro.

ZB „Emden“ in 2013

Allgemeine Werftinstandsetzung, Rumpf, Antrieb, Ausrüstung nach den Erfordernissen der SBG, Kosten ca. 250 000 Euro.

- c) Wann ist für diese 23 Wasserfahrzeuge jeweils die Außerdienststellung geplant?

Geplante Außerdienststellung

ZB „Zingst“ in 2010,

ZB „Hamburg“ in 2020,

ZB „Wustrow“ in 2010,

ZB „Aurich“ in 2010,

ZB „Wesermünde“ in 2011,

ZB „Kalkgrund“ in 2018,

ZB „Schulau“ in 2017,

ZB „Brunsbüttel“ in 2017,

ZB „Emden“ in 2014,

ZB „Schleswig-Holstein“ in 2014,

ZB „Koos“ in 2018,

ZB „Lüneburg“ in 2014,

ZB „Amrum“ in 2020,

ZB „Glückstadt“ in 2010,

ZB „Priwall“ in 2022,

ZB „Rügen“ in 2017,
ZB „Hohwacht“ in 2018,
ZB „Hiddensee“ in 2019,
ZB „Kniepsand“ in 2021,
ZB „Bad Zwischenahn“ in 2021,
ZB „Holnis“ in 2021,
ZB „Usedom“ in 2028,
ZB „Helgoland“ in 2039.

13. Wann sind die 15 seegängigen Wasserfahrzeuge in Zuständigkeit des Bundesministeriums des Innern in Dienst gestellt worden?
- Wann erfolgte bei diesen 15 Wasserfahrzeugen jeweils die letzte größere Reparatur?
 - Welche größeren Reparaturen sind bei diesen Schiffen bis 2013 voraussichtlich notwendig (bitte für jedes zu reparierende Schiff angeben, wann die Reparatur voraussichtlich fällig ist, welcher Art diese ist und was sie erfahrungsgemäß ungefähr kosten wird)?
 - Wann ist für diese 15 Wasserfahrzeuge jeweils die Außerdienststellung geplant?

Für die Beantwortung der Frage 13 für die Schiffe im Geschäftsbereich des BMI siehe Anlage (Tabelle, S. 17).

14. Wann sind die 110 seegängigen Wasserfahrzeuge in Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Dienst gestellt worden?
- Wann erfolgte bei diesen 110 Wasserfahrzeugen jeweils die letzte größere Reparatur?
 - Welche größeren Reparaturen sind bei diesen Schiffen bis 2013 voraussichtlich notwendig (bitte für jedes zu reparierende Schiff angeben, wann die Reparatur voraussichtlich fällig ist, welcher Art diese ist und was sie erfahrungsgemäß ungefähr kosten wird)?
 - Wann ist für diese 110 Wasserfahrzeuge jeweils die Außerdienststellung geplant?

Circa 60 Prozent der seegängigen Wasserfahrzeuge im Geschäftsbereich des BMVBS sind jünger als 20 Jahre. Seit 1930 wurden in den nachfolgend genannten Dekaden 110 Schiffe in Dienst gestellt:

1930 bis 1939 = 1 Schiff; 1940 bis 1949 = 1 Schiff; 1950 bis 1959 = 9 Schiffe;
1960 bis 1969 = 15 Schiffe; 1970 bis 1979 = 8 Schiffe; 1980 bis 1989 = 11 Schiffe;
1990 bis 1999 = 41 Schiffe; 2000 bis 2009 = 24 Schiffe.

Reparaturen an den Wasserfahrzeugen werden in der Regel im Rahmen von regelmäßigen Werftzeiten durchgeführt. Die Intervalle zwischen zwei Werftzeiten werden im Zusammenhang mit den Vorgaben der Klassifikationsgesellschaften festgelegt.

Die Außerdienststellung von Wasserfahrzeugen orientiert sich an der technisch-wirtschaftlichen Nutzungsdauer und den verfügbaren Haushaltsmitteln.

15. Wann sind die 40 zivil besetzten seegängigen Wasserfahrzeuge in Zuständigkeit des Bundesministeriums der Verteidigung in Dienst gestellt worden?

- a) Wann erfolgte bei diesen 40 Wasserfahrzeugen jeweils die letzte größere Reparatur?
- b) Welche größeren Reparaturen sind bei diesen Schiffen bis 2013 voraussichtlich notwendig (bitte für jedes zu reparierende Schiff angeben, wann die Reparatur voraussichtlich fällig ist, welcher Art diese ist und was sie erfahrungsgemäß ungefähr kosten wird)?
- c) Wann ist für diese 40 Wasserfahrzeuge jeweils die Außerdienststellung geplant?

Die Gesamtaufstellung ist der beigegeführten Tabelle des BMVg zu entnehmen. Die zivilbesetzten Einheiten der Marine und des Rüstungsbereichs unterliegen periodisch wiederkehrenden planbaren Instandsetzungsintervallen von 2,5 Jahren. Für diese Einheiten sind in der Regel keine Außerdienststellungstermine festgelegt. Einheiten, bei denen der Außerdienststellungstermin bereits festgelegt ist, sind in der Tabelle des BMVg in der Anlage aufgeführt. Außerdienststellungen werden in der Regel aufgrund des technischen Zustandes (Kostenwirtschaftlichkeit, mit Ersatzbeschaffung) bzw. bei Wegfall der Aufgaben (ohne Ersatzbeschaffung) angeordnet. Die aufgeführten Kosten beziehen sich jeweils auf die Rechnungsstellung für das letzte abgeschlossene planbare Instandsetzungsvorhaben der Einheit vor Berichtstermin. Die Gesamtkosten belaufen sich gemäß Auflistung auf 58,98 Mio. Euro. Die Gesamtaufstellung basiert auf Daten des Marinearsenals.

16. Welche Umstände kann die Bundesregierung nennen, damit die Ersatzbeschaffung nicht militärischer seegängiger Wasserfahrzeuge des Bundes und deren Finanzierung vorgezogen werden können?

Im Geschäftsbereich des BMF arbeiten die Vertreter von der Bundeszollverwaltung mit der Bundespolizei an einer gemeinsamen Einsatzkonzeption. Neben der Einrichtung gemeinsamer Besatzungen soll die künftige Dislozierung der Einsatzfahrzeuge beider Verwaltungen an der deutschen Küste nach Risikogesichtspunkten aufeinander abgestimmt werden. Die Fragestellung, ob kurzfristig für vom BMF eingesetzte Schiffe Ersatzbeschaffungen erforderlich werden, kann abschließend erst nach Vorliegen der Einsatzkonzeption und des damit einhergehenden Dislozierungskonzeptes beantwortet werden. Sollten die Vertreter von Bundespolizei und Bundeszollverwaltung zu der Auffassung gelangen, dass weitere Ersatzbeschaffungen erforderlich werden, so ist darüber zu diskutieren, ob nicht zur Stärkung der deutschen Werftstandorte auf eine europaweite Ausschreibung verzichtet werden kann.

Das BMELV verfügt mit den Ersatzbauten für den FFK „Clupea“ und das FFS „Walther Herwig III“ über sechs moderne Schiffe. Umstände für eine vorgezogene Finanzierung von Ersatzbeschaffungen ergeben sich daher nicht.

Für das BMVBS gilt bei vorgezogenen Ersatzbeschaffungen der Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit.

Für Schiffe im Geschäftsbereich des BMI s. Antwort zu Frage 8.

Das BMBF hat den Ersatzbau für das Tiefseeforschungsschiff SONNE bereits vorgezogen. Über die weiteren Ersatzbauten wird es nach Vorlage von Empfehlungen des Wissenschaftsrates im November 2010 so schnell wie möglich unter Berücksichtigung der kommenden Haushaltsentwicklungen entscheiden und mit der Realisierung beginnen.

(Es folgen Tabellen zu den Schiffen in den Geschäftsbereichen des BMI und des BMVg.)

zu Frage:		7 Ausfall ≥ 90 Tage (2005–2009)	13 Indienst- stellung	13a letzte große Reparatur ¹	13b				13c geplante Außerdienst- stellung
lfd. Nr.	Schiff/ Boot				2010	2011	2012	2013	
					(geplante Reparaturen/Investitionen planmäßige Werftliegezeiten in TEuro)				
1	BP5		1976	2007	200		110		2021
2	BP21		1989	2008	800		100	980	2019
3	BP22		1993	2009		300		200	2018
4	BP23		1996	2009			580	100	2021
5	BP24		2002	2007	1 100	60	970		2032
6	BP25	2009 134 Tage	2003	2008	484 ³	880	500 ⁴	900	2033
7	BP26		2003	2009		700		300	2033
8	BP51		1977	2009	20	20	20		2013 ²
9	BP52		1977	2009	20	20	20		2013 ²
10	BP53		1977	2009	20	20	20		2013 ²
11	BP61		2006	2009		250		100	2031
12	BP62		2007		210	60			2032
13	BP63		2007	2009			100		2032
14	BP64		2008			250			2033
15	BP65		2008			100	150		2033
Finanzplanung:				ca.	2 870	2 660	2 570	2 580	

¹ Plan- oder außerplanmäßige Werftliegezeiten.

² Entscheidung erst nach Vorliegen eines gemeinsamen Rahmenkonzeptes von Bundespolizei und Bundeszollverwaltung für die maritime Aufgabenerfüllung.

³ Beschaffung eines Ersatzgetriebes.

⁴ Forschungsprojekt Schiffsstabilisatoren.

