

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Tobias Lindner, Agnieszka Brugger, Katja Keul, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/2395 –

Sanierung des Segelschulschiffes Gorch Fock

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Marine verfügt mit der Gorch Fock über ein Segelschulschiff, das ihr zur seemännischen Basisausbildung und für repräsentative Aufgaben im In- und Ausland dienen soll. Die Gorch Fock wurde 2010 grundsaniert. Dennoch ist sie seit geraumer Zeit wegen andauernder Instandsetzungsarbeiten nicht einsatzfähig.

Im Jahr 2017 wurden die geschätzten Kosten der aktuell laufenden Instandsetzung mit 75 Mio. Euro beziffert. Die Bundeswehr untersuchte verschiedene Lösungswege und entschied sich dann, an der Gorch Fock festzuhalten, da aus ihrer Sicht nur auf ihr die Basisausbildung durchgeführt werden könne und sie im Besonderen für repräsentative Zwecke, zur Identitätsbildung als bekanntes Wahrzeichen und Trägerin bundeswehreigener Tradition diene. Nur mit der Gorch Fock könne nahezu bruchfrei ein Schiff in dieser Qualität zur Verfügung stehen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 51 des Abgeordneten Dr. Tobias Lindner auf Bundestagsdrucksache 18/11078).

Im Frühjahr 2018 teilte die Bundesregierung mit, dass im Rahmen der laufenden Instandsetzung bisher rund 45 Mio. Euro verausgabt wurden und über die ursprüngliche Kostenschätzung weitere 50 Mio. Euro, insgesamt 135 Mio. Euro, für die Beendigung der Instandsetzungsmaßnahmen benötigt würden (vgl. Tagesschau.de vom 20. März 2018, „135 Mio. Euro für ein Stück Tradition“).

Seit 2016 fand die seemännische Grundlagenausbildung nicht mehr auf der Gorch Fock statt. Die Anmietung von Ersatzseglern ist nach Aussage der Deutschen Marine nicht möglich. Im Rahmen der Ausbildung auf Schiffen von Partnerstaaten können nicht alle Ausbildungsziele der Deutschen Marine erreicht werden.

Die kontinuierlichen Kostensteigerungen im Rahmen der aktuell laufenden Sanierung der Gorch Fock hin zu einem dreistelligen Millionenbetrag geben Anlass, dieses Vorhaben genauer zu betrachten. Dies gilt ganz besonders, da im Jahr 2010 erst eine Grundsanierung abgeschlossen worden war. Die für das Festhalten an der Gorch Fock genannte „bruchfreie“ Fortsetzung der Ausbildung scheint aufgrund der langen Ausfallzeit nicht gegeben. Dass der gewählte Weg auch weiterhin der wirtschaftlichste ist, scheint fragwürdig.

1. In welchen Zeiträumen lag die Gorch Fock seit 2010 aus jeweils welchen Gründen in welcher Werft?

Seit dem Jahr 2010 lag das Segelschulschiff Gorch Fock in folgenden Zeiträumen ausschließlich in der Elsflether Werft:

04.01.2010 – 05.07.2010	turnusmäßige Depotinstandsetzung
09.01.2012 – 21.09.2012	außerplanmäßige Instandsetzung aufgrund von Rostschäden im Rumpf
16.08.2013 – 08.10.2013	Bedarfsinstandsetzung zur Kontrolle der im Jahr 2012 durchgeführten Rumpfinstandsetzung
05.01.2016 – voraussichtlich zweites Quartal 2019	turnusmäßige Depotinstandsetzung

2. Wie hat sich seit 2010 Verfügungsbestand und Einsatzbereitschaft der Gorch Fock halbjahresweise entwickelt?

An wie vielen Tagen war sie pro Jahr jeweils voll einsatzfähig?

Jahr	Anzahl voll einsatzfähiger Tage
2010	189
2011	294
2012	105
2013	298
2014	365
2015	348

3. Welche Aufträge sollten ursprünglich ausgeführt werden und welche wurden zum Abschluss der Werftliegezeiten jeweils ausgeführt, und wie hoch beliefen sich jeweils die Kosten?

Bei der Depotinstandsetzung im Jahr 2010 umfasste die Ausschreibung 596 Einzelpositionen. Die Schwerpunkte der Instandsetzung waren die Durchführung einer schiffbaulichen Untersuchung, die Wartung des Antriebsdieselmotors (sog. Materialerhaltungsstufe 3), die Wartung der drei Elektrodieselmotoren sowie die Durchführung von Befundungen an Anlagen und Geräten aller technischen Bereiche. Die nachträglich beauftragten Arbeiten begründen sich im Wesentlichen in der Bearbeitung der Befundergebnisse sowie der zum Beginn der Ausschreibung nicht bekannten und verdeckten Schäden. Darüber hinaus wurde der Stahlballast im Schiffsrumpf durch Bleiballast ersetzt. Bis zum Abschluss der Depotinstandsetzung wurden 344 Einzelpositionen zusätzlich beauftragt. Nach dem ursprünglichen Angebot von 4 850 027 Euro betrugen die Gesamtkosten 7 457 374 Euro.

Bei der außerplanmäßigen Instandsetzung im Jahr 2012 umfasste die Ausschreibung 116 Einzelmaßnahmen. Arbeitsschwerpunkt war die Beseitigung der schiffbaulichen Schäden, die durch den im Rumpf eingebauten Bleiballast hervorgerufen wurden. Neben der Beseitigung von Mängeln an verschiedenen schiffsbetriebstechnischen Anlagen waren regelmäßig wiederkehrende, gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen an prüf- und überwachungspflichtigen Anlagen und Geräten durchzuführen. Die nachträglich beauftragten Arbeiten begründen sich im

Wesentlichen in der Bearbeitung der Befundergebnisse, der Beseitigung weiterer schiffbaulicher Mängel, der Einbringung neuen Ballasts sowie der Durchführung von Konservierungsarbeiten. Bis zum Abschluss der außerplanmäßigen Instandsetzung wurden 432 Einzelpositionen zusätzlich beauftragt. Nach dem ursprünglichen Angebot von 1 989 821 Euro betragen die Gesamtkosten 9 566 858 Euro.

Bei der Bedarfsinstandsetzung im Jahr 2013 umfasste die Ausschreibung 109 Einzelmaßnahmen. Den Schwerpunkt der Instandsetzung nahm die Kontrolle des Unterwasserschiffes ein. Dies umfasste maßgeblich die Überprüfung der Wirksamkeit der im Jahr 2012 durchgeführten schiffbaulichen Maßnahmen in Verbindung mit der geänderten Lagerung des Ballastes im Rumpf. Darüber hinaus waren Wartungen und Befundungen an Anlagen und Geräten aller technischen Bereiche durchzuführen. Die nachträglich beauftragten Arbeiten begründen sich im Wesentlichen in der Beseitigung der bei den Befundungen festgestellten Mängel sowie der Beseitigung der zum Beginn der Ausschreibung nicht bekannten und verdeckten Schäden. Bis zum Abschluss der Bedarfsinstandsetzung wurden 136 Einzelpositionen zusätzlich beauftragt. Nach dem ursprünglichen Angebot von 426 962 Euro betragen die Gesamtkosten zum Ende des Vorhabens 1 233 999 Euro.

4. Inwiefern und warum kam es bei den Instandsetzungsaufträgen jeweils zu Kostensteigerungen, zeitlichen Verzögerungen oder Leistungsänderungen?

Die Festlegung des Instandsetzungsumfanges erfolgt mit dem Ausschreibungsbeginn sechs Monate vor einer Werftliegezeit. Nachträglich auftretende Schäden oder später erkannte Mängel können aus rechtlichen Gründen nicht mehr in den Vergabeumfang aufgenommen werden, sondern werden als sogenannte Nachträge zusätzlich beauftragt. Als Bestandteil des Vergabeumfangs werden mit Beginn einer Werftliegezeit zahlreiche Anlagen und Geräte gewartet, was regelmäßig weitere Instandsetzungsarbeiten nach sich zieht. Die zusätzlichen unvorhergesehenen Arbeiten sind finanziell nicht kalkulierbar. Beim Segelschulschiff Gorch Fock umfasst dies insbesondere regelmäßig die Aktivitäten im Bereich der schiffbaulichen Untersuchung.

5. Inwiefern fand die Vergabe der Instandsetzungsaufträge ausnahmslos im Wettbewerb statt, und falls nicht, warum nicht?

Instandsetzungsaufträge für Werftleistungen werden ausnahmslos über den Wettbewerb vergeben. An Fachfirmen werden Aufträge nur dann direkt vergeben, wenn die benötigten Leistungen mit Rahmenverträgen abgedeckt sind. Hierunter fällt beispielsweise die Durchführung von Wartungsarbeiten an Dieselmotoren.

6. Warum wurden die Instandsetzungsarbeiten seit 2010 nicht durch einen Generalunternehmer durchgeführt?

Wodurch war der Wechsel von Werften begründet?

Instandsetzungsaufträge für Werftleistungen werden ausnahmslos über den Wettbewerb vergeben und regelmäßig durch eine Werft als Generalunternehmer durchgeführt, der damit alleiniger Vertragspartner des Marinearsenals ist. Der Wettbewerb ermöglicht die Vergabe jedes Instandsetzungsvorhabens an verschiedene Generalunternehmer.

Rahmenverträge wurden für Schiffsinstandsetzungen für Überwassereinheiten bisher nicht geschlossen, maßgeblich aufgrund des Risikos der Verengung des Kreises möglicher Leistungserbringer. Eine Eingrenzung der für Instandsetzungsvorhaben abzufragenden potenziellen Bieter auf den Kreis der Rahmenvertragspartner kann zum Erfahrungsverlust bei den Nicht-Rahmenvertragspartnern führen und sie stehen im Falle nicht vorhandener Kapazitäten bei den Rahmenvertragspartnern unter Umständen nicht mehr als alternative Leistungserbringer zur Verfügung.

7. Wann wird die Gorch Fock der Marine wieder zur Verfügung stehen?

Nach derzeitiger Planung wird das Segelschulschiff Gorch Fock im zweiten Quartal 2019 der Marine wieder zur Verfügung stehen.

8. Inwieweit fällt das Segelschulschiff Gorch Fock unter die Regelungen der neuen Sicherheitsverordnung für Traditionsschiffe (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/014-schmidt-sicherheitsvo-traditionsschiffe.html)?

Die Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe der Gemeinsamen Kommission für Historische Wasserfahrzeuge (GSHW e. V., Stand 17. April 2003) definiert Traditionsschiffe als historische Wasserfahrzeuge, die die deutsche Bundesflagge führen, hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen im Original oder als Einzelnachbildung gebaut worden sind und deren Rumpflänge (Abstand zwischen den äußersten Punkten des Vor- und Hinterstevens) 55 Meter nicht übersteigt. Ihr Betrieb soll demnach ausschließlich ideellen Zwecken dienen und dabei zur maritimen Traditionspflege sowie zu sozialen oder vergleichbaren Zwecken eingesetzt werden, beispielsweise als Seeschiffe der Sail Training Association Germany.

Das Segelschulschiff Gorch Fock ist ein militärisch besetztes Wasserfahrzeug der Deutschen Marine mit einer Rumpflänge von über 89 Metern. Es wird als vollwertige Ausbildungsplattform eingesetzt und erfüllt darüber hinaus ressortübergreifende repräsentative Aufgaben im In- und Ausland.

Die Sicherheitsverordnung für Traditionsschiffe in der derzeit gültigen Fassung findet für das Segelschulschiff Gorch Fock daher keine Anwendung.

9. Welche Arbeiten sind demnach im Zuge der Umsetzung der neuen Verordnung für Traditionsschiffe an der Gorch Fock in welchem zeitlichen Umfang und welchen damit verbundenen Kosten nach Kenntnissen der Bundesregierung notwendig, und inwieweit übersteigen diese voraussichtlich den bisher in der Öffentlichkeit bekannten Kostenrahmen?

Da die Sicherheitsverordnung für Traditionsschiffe für das Segelschulschiff Gorch Fock nicht anzuwenden ist, ergeben sich keine zusätzlichen Kosten.

10. Inwieweit wurden im Rahmen der Abnahme der Gorch Fock nach abgeschlossener Generalüberholung 2010 durch die Elsflether Werft Mängel festgestellt, und sind diese nun Teil der aktuellen Instandsetzungsarbeiten?

Wurden diese seitens der Bundeswehr beanstandet, und inwieweit wurde hierfür durch den Auftraggeber Regress gefordert?

Sämtliche in einem Instandsetzungsvorhaben durchgeführten Instandsetzungen bzw. Mängelbeseitigungen werden grundsätzlich von Vertretern des öffentlichen Auftraggebers abgenommen. In diesem Zusammenhang liegen keine Erkenntnisse dazu vor, dass im Jahr 2010 durch den Auftragnehmer Elsflether Werft AG Arbeiten mit unzureichender Qualität abgeliefert wurden, die sich bis heute erneut zum gravierenden Mangel entwickelt haben.

11. Wieso sind wenige Jahre nach Abschluss der Generalüberholung 2010 erneut Arbeiten in diesem Umfang an der Gorch Fock notwendig?

Das Segelschulschiff Gorch Fock befindet sich seit November 2015 in einer turnusmäßig geplanten Depotinstandsetzung und liegt hierzu seit Januar 2016 in der Elsflether Werft. Im Rahmen der durchzuführenden schiffbaulichen Untersuchungen waren die komplette Struktur, die Außenhaut, die Decks und die Aufbauten des Schiffes zu untersuchen. Im Zuge dieser Untersuchungen ergab sich ein gravierendes Schadensbild, weshalb der Untersuchungsumfang deutlich über das Maß der Depotinstandsetzung im Jahr 2010 ausgedehnt wurde. So stellten die Sachverständigen unter anderem fest, dass die alten Masten und Rahen nicht weiter genutzt werden können und vollständig zu erneuern sind.

12. Warum wurden die aktuell mit inzwischen 135 Mio. Euro bezifferten Instandsetzungsarbeiten sukzessiv beauftragt und nicht gleich zu Beginn der Instandsetzung?

Durch welche zusätzlichen Leistungen erklärt sich der Sprung von 75 Mio. Euro auf 135 Mio. Euro?

Der ursprünglich vorgesehene Leistungsumfang für die Depotinstandsetzung des Segelschulschiffes Gorch Fock belief sich auf ca. 10 Mio. Euro. Zum Ausschreibungsbeginn waren das Ausmaß der Schäden und damit der tatsächliche Zustand des Schiffes nicht bekannt.

Der Gesamtumfang der durchzuführenden Arbeiten wurde erst nach Abschluss der schiffbaulichen Untersuchung sichtbar und kann als Hauptursache für die Kostensteigerung der Instandsetzung benannt werden. Darüber hinaus waren weitere notwendig gewordene Arbeiten, wie z. B. die Freilegung aller Flächen und Fundamente in den Maschinenräumen, der Neubau des Kartenhauses, der Ausbau aller Rohrleitungen und Inneneinrichtungen, in der Planung der zweiten Kalkulation nicht berücksichtigt. Zudem waren während der Instandsetzung entdeckte gesundheitsgefährdende Isoliermaterialien (Asbest und Kohle-Mineralfasern) aufwändig zu beseitigen, was ebenfalls nicht einkalkuliert war.

13. Inwiefern sind durch einzelne Instandsetzungsarbeiten seit 2010 Folgeschäden entstanden oder Mängel in der Auftragsbearbeitung aufgetreten, die die Bundeswehr beanstandet hat?

Wurde seitens des Auftraggebers Regress gefordert?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

14. Sind die Schäden am Stahlrumpf der Gorch Fock, die sich aus der Verwendung von Bleigewichten ohne die notwendige Isolierung ergeben hatten, vollständig beseitigt worden?

Ja, diese Schäden wurden in der Instandsetzung im Jahr 2012 vollständig beseitigt.

15. Besteht ein Zusammenhang zwischen den derzeit laufenden Arbeiten und diesen Schäden am Rumpf?

Nein, die während der laufenden Depotinstandsetzung festgestellten Schäden stehen mit den ehemaligen Rumpfschäden in keinem Zusammenhang.

16. Wer war für die fehlerhafte Einlagerung von Bleigewichten ohne Isolation verantwortlich, und inwiefern wurde hierfür Regress gefordert?

Zu dieser Fragestellung wurden bereits Ermittlungen durch den Havariebeauftragten der Marine und durch den Bundesrechnungshof durchgeführt. Ein Verantwortlicher für die Ursache konnte nicht eindeutig ermittelt werden, weshalb eine Regressforderung nicht formuliert wurde.

17. Warum muss das Oberdeck der Gorch Fock erneuert werden, obwohl im Jahr 2008 ein neues Teakholzdeck eingebaut worden war?

Im Zuge des laufenden Instandsetzungsvorhabens des Segelschulschiffes Gorch Fock waren alle schiffbaulichen Bereiche zu untersuchen, inklusive der mit Holz belegten Stahldeckflächen. Der Untersuchungsumfang wurde auf das gesamte Oberdeck ausgeweitet, nachdem bei ersten Stichproben gravierende Korrosionsschäden am darunterliegenden Stahldeck festgestellt wurden. Da der alte Belag nicht zerstörungsfrei entfernt werden konnte, ist eine Erneuerung des Holzdecks erforderlich.

18. Inwiefern wurde eine moderne Betreuungskommunikation in die Gorch Fock eingerüstet, und was hat dies gekostet?

Im Zuge des laufenden Instandsetzungsvorhabens wird zur Verbesserung der Möglichkeiten für die Betreuungskommunikation ein Betreuungsnetzwerk eingerichtet. Zur Sicherstellung der Kommunikation sowohl im Hafens- als auch im Seebetrieb erhält das Schiff zusätzlich eine Satellitenkommunikationsanlage, welche ausschließlich für die Betreuungskommunikation eingerüstet wird. Die Kosten für beide Maßnahmen belaufen sich auf ca. 800 000 Euro.

19. Welche Lösungsvorschläge hinsichtlich der Durchführung der Basisausbildung der Marine wurden wann miteinander verglichen, und wie lauteten diese im Einzelnen?

Im Rahmen der Erarbeitung des Berichts des Planungsamtes der Bundeswehr (PlgABw) vom 7. Dezember 2016 zur Untersuchung von Alternativen zum Erhalt der Fähigkeit zur seemännischen Basisausbildung des Führungsnachwuchses in der Deutschen Marine wurden insgesamt sechs Möglichkeiten des Handelns verglichen.

Dabei handelte es sich um folgende Möglichkeiten:

1. Fähigkeitsverzicht,
2. Nutzung von Dienstsegelbooten,

3. Nutzung von nicht-bundeseigenen Großsegelschiffen:
 - a) Nutzung eines Großsegelschiffs einer Partnernation bzw. eines zivilen Betreibers,
 - b) Nutzung eines angepassten Großsegelschiffs einer Partnernation bzw. eines zivilen Betreibers,
4. Ankauf eines vorhandenen Großsegelschiffs,
5. Neubau eines Großsegelschiffs,
6. Nutzung von Kampf- und Unterstützungseinheiten der Marine.

Nach Bewertung der Möglichkeiten des Handelns ergaben sich folgende Handlungsoptionen in der Ausbildung:

1. Instandsetzung der Gorch Fock und Einleitung eines Neubaus,
2. Nutzung eines angepassten Großsegelschiffs einer Partnernation bzw. eines zivilen Betreibers und Einleitung eines Neubaus,
3. Nutzung eines Großsegelschiffs einer Partnernation bzw. eines zivilen Betreibers und Einleitung eines Neubaus,
4. Nutzung eines angepassten Großsegelschiffs einer Partnernation bzw. eines zivilen Betreibers,
5. Nutzung eines Großsegelschiffs einer Partnernation bzw. eines zivilen Betreibers,
6. temporärer Fähigkeitsverzicht und Einleitung eines Neubaus.

20. Umfassten diese Lösungsvorschläge als Bewertungskriterien vor allem die Basisausbildung der Marine, oder auch andere Aspekte wie Repräsentation, Identitätsbildung und Traditionspflege?

Wie wurden die letzteren Aspekte ggf. gegenüber der Basisausbildung gewichtet?

Im Fokus der Bewertung lag die Sicherstellung eines nahezu bruchfreien Erhalts der Fähigkeit „Seemännische Basisausbildung des Führungsnachwuchses der Deutschen Marine“. Daneben wurden mit ebenfalls hoher Wertigkeit die Kosten betrachtet. Mit einer geringeren Wertigkeit sind die Aspekte Außenwirkung und Repräsentation Deutschlands sowie Werbung im Rahmen der Personalgewinnung bei der Bewertung der weiteren Vorgehensweise betrachtet worden.

21. Inwiefern hat die Bundeswehr die Wirtschaftlichkeit der Lösungsvorschläge mit welchem Ergebnis verglichen?

Nach Bekanntwerden der ersten Kostensteigerung auf ca. 75 Mio. Euro im Jahr 2017 wurden zwei Optionen analysiert:

1. Abbruch der Depotinstandsetzung und Einleitung eines Neubaus inklusive der Realisierung einer Zwischenlösung bis zum Jahr 2025,
2. Fortsetzung der Depotinstandsetzung und Einleitung eines Neubaus bis zum Jahr 2032.

Neben den Kosten wurde insbesondere die bruchfreie Gewährleistung die Fähigkeit „Seemännische Basisausbildung des Führungsnachwuchses der Deutschen Marine“ als wesentlich betrachtet. Im Ergebnis wurde entschieden, die Depotinstandsetzung fortzusetzen.

Nach der aktuellen, erweiterten Instandsetzung wird mit einer Nutzungsdauer bis zum Jahr 2040 gerechnet (siehe auch Antworten zu den Fragen 20, 25, 26 und 27.

22. Inwiefern wurden etwaige Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen kontinuierlich den gestiegenen Kosten der Instandsetzung angepasst?

Nach der Entscheidung zur Fortsetzung der Instandsetzung im Februar 2017 wurde zunächst keine angepasste Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchgeführt. Nach Bekanntwerden einer weiteren Kostensteigerung auf bis zu 135 Mio. Euro wurden drei Handlungsmöglichkeiten gegenübergestellt:

1. Abbruch der Depotinstandsetzung und Einleitung eines Neubaus inklusive der Realisierung einer Zwischenlösung bis zum Jahr 2025,
2. Fortsetzung der Depotinstandsetzung mit einem anderen Auftragnehmer,
3. Fortsetzung der Depotinstandsetzung mit der Elsflether Werft AG.

Aufgrund des nach Abschluss der Schadensfeststellung konkret bekannten Leistungsumfangs beinhaltet Option 3 das geringste Risiko weiterer Kostenerhöhungen. Zur Minimierung der verbleibenden Risiken wurde u. a. mit dem Auftragnehmer Elsflether Werft AG eine Kostenobergrenze vereinbart.

23. Wann wurden die Lösungsvorschläge zuletzt aktualisiert?

Die Lösungsvorschläge wurden zuletzt im März 2018 im Kontext der Entscheidung zur Fortsetzung der Instandsetzung der Gorch Fock aktualisiert.

24. Welche Aspekte waren für die Entscheidung, an der Gorch Fock festzuhalten, ausschlaggebend?

Maßgebliches Kriterium war der möglichst bruchfreie Erhalt der Fähigkeit „Seemännische Basisausbildung des Führungsnachwuchses der Deutschen Marine“.

25. Wurde die Wirtschaftlichkeit einer Generalüberholung gegenüber einem Neubau abgewogen?

Falls ja, wann zuletzt?

Im Vorfeld der Entscheidung zur Fortsetzung der Instandsetzung der Gorch Fock im März 2018 wurden Schätzkosten eines Neubaus dieser Option gegenübergestellt.

Neben einer monetären Betrachtung war dabei die zeitliche Dimension zum möglichen bruchfreien Erhalt der Fähigkeit „Seemännische Basisausbildung des Führungsnachwuchses der Deutschen Marine“ maßgeblich (Ausbildungsanforderungen und Sicherheit) zu berücksichtigen.

26. Auf Basis welcher Annahmen und Parameter hat die Bundeswehr den Lösungsweg, ein neues Segelschulschiff zu beschaffen, geprüft?

Wie in der Antwort zu Frage 19 bereits umrissen, wurden im Bericht zur Untersuchung von Alternativen zum Erhalt der Fähigkeit zur seemännischen Basisausbildung des Führungsnachwuchses in der Deutschen Marine durch das PlgABw insgesamt sechs Möglichkeiten des Handelns miteinander verglichen. Dazu zählte auch der Neubau eines Großsegelschiffes.

Aufgrund des zeitintensiven Verfahrens bis zur Verfügbarkeit für den Ausbildungsbetrieb der Deutschen Marine und der geschätzten Beschaffungskosten wurde diese Lösung zunächst nicht weiter verfolgt. Demzufolge wurde der Prozess der Erstellung des Dokumentes Fähigkeitslücke und Funktionale Fähigkeitsforderung (FFF) nicht beauftragt. In einer FFF werden alle Anforderungen an den Fähigkeitserhalt (z. B. Neubau) unter Mitwirkung des Bedarfsträgers erarbeitet und dokumentiert. Zur Gewährleistung des bruchfreien Fähigkeitserhalts wird eine FFF unter Berücksichtigung der verlängerten Nutzungsdauer der Gorch Fock bis zum Jahr 2040 zeitgerecht zu beauftragen sein.

27. Hat die Bundeswehr die Kosten eines Baus bzw. Kaufs eines neuen Segelschulschiffs beziffert?

Falls ja, wie hoch lagen diese Kosten, und inwiefern wurden diese im Laufe der Jahre aktualisiert?

Im Bericht des PlgABw (vgl. Antworten zu den Fragen 19 und 26) wurden nach einer vorsichtigen Grobabschätzung zunächst Beschaffungskosten von bis zu 100 Mio. Euro angenommen. Spätere Abschätzungen für einen Neubau basieren auf einer Studie der Marinetechnik GmbH aus Ende des Jahres 2017 und lassen einen Finanzbedarf von bis zu 170 Mio. Euro erwarten.

28. Über welche Kenntnisse verfügt die Bundeswehr bei der Beschaffung von Segelschulschiffen befreundeter Marinen und den jeweiligen Kosten?

Die Bundeswehr verfügt hierzu über keine spezifischen Erkenntnisse.

29. Inwiefern hat die Bundeswehr Gespräche mit welchen Partnernationen geführt, eine gemeinsame Beschaffung eines Schiffes durchzuführen und/oder die Basisausbildung der Marinen gemeinsam durchzuführen?

Vertreter der Marineschule Mürwik und des Segelschulschiffs Gorch Fock haben im Rahmen von bilateralen Kooperationen und Gesprächen mit Marineakademien befreundeter Staaten immer wieder die Möglichkeiten von gemeinsamen Ausbildungsabschnitten thematisiert und geprüft. Auf Grund der sehr unterschiedlichen Ausbildungsansätze haben sich jedoch keine Anhaltspunkte für eine auf Dauer angelegte Durchführung einer gemeinsamen Ausbildung in diesem Bereich ergeben. Gespräche bezüglich einer generellen gemeinsamen Segelschiffausbildung wurden auf der Ebene Marinekommando nicht geführt.

30. Die Überschreitung welcher maximaler entstandener oder angesetzter Gesamtkosten für die Generalüberholung(en) der Gorch Fock seit 2010 würden dazu führen, dass doch eine Neubeschaffung für ein Segelschulschiff der Bundesmarine in den Vordergrund rücken würde?

Eine diesbezügliche Kostenobergrenze wurde nicht festgelegt. Gleichwohl wurde mit dem Auftragnehmer eine Kostenobergrenze für die aktuelle Instandsetzung vereinbart, die die umfangreiche Reparatur und Modernisierung der Gorch Fock beinhaltet. Zur Gewährleistung des bruchfreien Erhalts der Fähigkeit „Seemännische Basisausbildung des Führungsnachwuchses der Deutschen Marine“ wird der Prozess zu einer möglichen Neubeschaffung unter Berücksichtigung der Nutzungsdauer der Gorch Fock bis zum Jahr 2040 zeitgerecht eingeleitet.

31. Inwiefern gab oder gibt es Überlegungen, ein europäisches Projekte – etwa im Rahmen von PESCO (Ständige Strukturierte Zusammenarbeit) – zur gemeinsamen Durchführung der Basisausbildung der Marine anzustoßen?

Dazu gibt es aktuell keine Überlegungen.

32. Welche Stelle hat die Entscheidung hinsichtlich des zu gehenden Lösungsweges getroffen?

Welche Stellen waren beteiligt?

Die Entscheidungen zur Fortsetzung der Instandsetzung des Segelschulschiffes Gorch Fock erfolgten durch Frau Bundesministerin der Verteidigung unter Beteiligung der zuständigen Staatssekretärin und des Generalinspektors der Bundeswehr.

Die fachlich zuständigen Referate der Abteilungen Planung, Ausrüstung und Führung Streitkräfte im Bundesministerium der Verteidigung haben die Entscheidungen vorbereitet.

33. Welche Ausbildungsabschnitte sollen grundsätzlich auf der Gorch Fock durchgeführt werden?

34. Welche Relevanz besitzen diese für den Dienst auf einem modernen Schiff der Marine?

Die Fragen 33 und 34 werden zusammen beantwortet.

Auf der Gorch Fock absolvieren Offizieranwärterinnen und Offizieranwärter (OA) der Marine die „Seemännische Basisausbildung“. Kernelement dieser Ausbildung ist die individuelle, persönliche Auseinandersetzung mit dem Berufs- und Arbeitsumfeld „See“ gepaart mit der Vermittlung elementarer seemännischer und meteorologischer Kenntnisse und Fertigkeiten. Die Ausbildung auf einem Segelschulschiff vermittelt dem angehenden Führungsnachwuchs der Marine, der regelmäßig über keinerlei Seefahrerfahrung verfügt, einen ersten Eindruck von den besonderen Lebens- und Arbeitsbedingungen auf See und ihrer eigenen Rolle als Teil einer Schiffsbesatzung. Zentraler Aspekt dabei ist, dass der Führungsnachwuchs das Segelschulschiff bei allen Wetterlagen in einer Teamleistung allein durch Muskelkraft und Nutzung der Natur- und Wetterphänomene durch die See bewegt. Über die Ausbildungsabschnitte auf einem Segelschulschiff in einem herausfordernden Umfeld wird maritime Identität in besonderer und einzigartiger Weise erzeugt. Ein Segelschulschiff vereint damit für die Marine – im Sinne des Ansatzes „Kompetenzorientierter Ausbildung“ auch und mit Blick auf die aus

unserer individualisierten Gesellschaft kommenden jungen Menschen heute mehr als früher – Theorie und Praxis sowohl mit Blick auf die geforderte Führungs- als auch Fachkompetenz eines Marineoffiziers.

35. Wie wurden diese Ausbildungsinhalte in Abwesenheit der Gorch Fock in den letzten Jahren ausgebildet?

Eine anteilige Kompensation der Ausbildung erfolgte in den Jahren 2016, 2017 und 2018 durch die Intensivierung der Segelausbildung an der Marineschule mit den dort vorhandenen Dienstsegelbooten. Die Ausbildungsziele können im Vergleich zur Ausbildung auf einem Großsegler hier jedoch nur sehr begrenzt und in Ansätzen erreicht werden (u. a. aufgrund der geringeren Stehzeit in See, küstennaher Nutzung, jahreszeitlicher bzw. wetterbedingter Einsatzgrenzen). Zusätzlich konnte im Jahr 2017 ein Teil der Crew VII/2016 (110 OA) im Rahmen einer Kooperation mit der Rumänischen Marine die „Seemännische Basisausbildung“ auf dem rumänischen Segelschulschiff MIRCEA absolvieren. Diese Kooperation wird gegenwärtig für OA der Crew VII/2017 fortgesetzt.

36. Welche Kosten sind bereits durch Maßnahmen entstanden, die das Fehlen der Gorch Fock für die Ausbildung kompensierten?

Welche Kosten werden voraussichtlich noch entstehen?

Zusätzliche Kosten sind durch die dargestellte Mitnutzung des rumänischen Segelschulschiffs MIRCEA entstanden. Diese belaufen sich für das Jahr 2017 auf eine Summe von 591 000 Euro (zzgl. 26 000 Euro Flugkosten). Für die gerade begonnene Ausbildung im Jahr 2018 sind etwa 351 000 Euro veranschlagt. Nach Abschluss der Instandsetzung des Segelschulschiffes Gorch Fock im Frühjahr 2019 wird diese nach heutiger Planung ab Mitte 2019 wieder für die „Seemännische Basisausbildung“ zur Verfügung stehen, sodass zurzeit mit keinen weiteren, zusätzlichen Kosten für Ersatzmaßnahmen zu rechnen ist.

37. Welche Rolle spielt die Gorch Fock in der Tradition und Identitätsbildung der Marine?

Welche anderen traditions- und identitätsstiftenden Symbole gibt es in der Marine?

Die Gorch Fock ist für viele Angehörige der Marine als auch für erhebliche Teile der deutschen Bevölkerung das prägnanteste Symbol der Marine. Die Ausbildung des Führungsnachwuchses auf einem Segelschulschiff ist in der Marine lang bewährte Tradition. Die bewusste Reduzierung auf die Kernelemente der Seefahrt kann so durch kein anderes Ausbildungsmittel erreicht werden. Darüber hinaus wirkt die Gorch Fock als emotionaler Identitätsträger der Marine wie auch als einzigartiger Sympathie- und Werbeträger für die Marine und für Deutschland. Weitere traditions- und identitätsstiftende Symbole sind die Marineuniform und die Namensgebung der Schiffe und Boote. Mit der Inkraftsetzung des neuen Traditionserlasses erfahren die Themen Tradition und Identifikation derzeit einen neuen Impuls.

