

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Karsten Klein, Christian Dürr, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/8450 –

Aufklärung der Gorch-Fock-Sanierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Segelschulschiff Gorch Fock steht wie kein anderes Schiff für die Ausbildung von Offizieren in der Deutschen Marine. Seit Januar 2016 befindet sich das Schiff zu Instandsetzungsarbeiten in der Elsflether Werft. Die Kosten der Sanierung sollten zunächst 10 Mio. Euro betragen. Nach der Entdeckung weiterer Schäden stiegen die Kosten auf nun prognostizierte 135 Mio. Euro, wonach nach Aussagen der Bundesministerin der Verteidigung Dr. Ursula von der Leyen, die den Presseberichten zu entnehmen waren, bereits 80 Mio. Euro fest verausgabt worden sind. Der Bundesrechnungshof stellte in einem Prüfbericht fest, dass bei Reparaturbeginn weder der Zustand des Schiffes ausreichend analysiert noch eine detaillierte Leistungsbeschreibung erstellt worden war. Zudem fehlte eine umfassende Wirtschaftlichkeitsanalyse in der Planungsphase der Sanierung. Einen Neubau oder die Beschaffung eines existierenden Schiffes hat das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) bislang nicht in die Planung aufgenommen. Stattdessen hielt und hält die Bundesverteidigungsministerin bis zum heutigen Tage an der Sanierung der Gorch Fock fest (vgl. www.sueddeutsche.de/politik/gorch-fock-auf-allen-weltmeeren-1.4368272; www.welt.de/politik/deutschland/article189074429/Gorch-Fock-Teakholz-sogar-fuer-Kadettendeck-veranschlagt-Millionenkosten.html; www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Vor-Treffen-Gorch-Fock-Fans-melden-sich-zu-Wort,gorchfock1730.html).

1. Welche Reparaturen wurden seit der Bedarfsinstandsetzung 2013 in welchen Jahren an der Gorch Fock ausgeführt, wie hoch waren die diesbezüglichen ursprünglich eingeplanten und tatsächlichen Kosten, und welche weiteren Kosten erwartet die Bundesregierung in der Zukunft?

Unter dem Begriff Reparaturen werden hier Sofortinstandsetzungsmaßnahmen verstanden. Diese sind nach der Bereichsvorschrift „Instandhaltung von Marineprodukten“ (C1-1033/0-7001) als „produktbezogene Störungsbeseitigungen, die zur schnellen Wiederherstellung des Soll-Zustandes der Produkte erforderlich sind“, definiert.

Nach der Bedarfsinstandsetzung im Jahr 2013 wurden alle Instandsetzungsfordernungen außerhalb geplanter bzw. außerplanmäßiger Instandsetzungsvorhaben im Rahmen der Sofortinstandsetzung bearbeitet. Pro Jahr wurden in der Finanzbedarfsanalyse 200 000 Euro bzw. 400 000 Euro als Vorhalt für entsprechende Maßnahmen der Sofortinstandsetzung eingeplant.

Vorhalt für Sofortinstandsetzungen im Jahr 2013: 200 000 Euro

tatsächliche Kosten: 114 000 Euro

Instandsetzung: u. a. Kaltwassersatz (71 400 Euro), Proviantkälteanlage (16 500 Euro), weitere Maßnahmen jeweils kleiner als 10 000 Euro

Vorhalt für Sofortinstandsetzungen im Jahr 2014: 200 000 Euro

tatsächliche Kosten: 239 000 Euro

Instandsetzung: u. a. Frischwassererzeuger (30 000 Euro), Proviantkälteanlage (25 000 Euro), Hängematten (für 180 Kadetten) mit Aufhängungssystem (24 000 Euro), Abwasseranlage (18 000 Euro), Vakuumpumpen (15 700 Euro), E-Diesel: Austausch Einspritzdüsen (11 200 Euro), Kochkessel (für die Gesamtcrew von 210 Personen) (11 000 Euro), Brandmeldeanlage (10 600 Euro), Seewasserpumpen (10 000 Euro), weitere Maßnahmen jeweils kleiner als 10 000 Euro

Vorhalt für Sofortinstandsetzungen im Jahr 2015: 400 000 Euro

tatsächliche Kosten: 395 000 Euro

Instandsetzung: u. a. Beseitigung Schäden Havarie (44 000 Euro), Getriebe (27 100 Euro), Kaltwassersatz (21 000 Euro), Brassbaum (15 000 Euro), Fernsteuerung Antrieb/Vortrieb (12 500 Euro), Proviantkälteanlage (11 000 Euro), Fahrtanlage (10 000 Euro), Kran (10 000 Euro), weitere Maßnahmen jeweils kleiner als 10 000 Euro

Bei Abschluss des Instandsetzungsvorhabens Gorch Fock wird in den Folgejahren pro Jahr mit Aufwendungen für die Materialerhaltung (Sofortinstandsetzung, außerplanmäßige Instandsetzung) in Höhe von 300 000 Euro bis 600 000 Euro ausgegangen.

2. Welche Zahlungen hat das Bundesministerium der Verteidigung seit Verhängung des am 20. Dezember 2018 in der Presse berichteten „Zahlungsstopps“ dennoch im Zusammenhang mit der Sanierung der Gorch Fock geleistet, und welche Begründung liegt jeweils zugrunde (www.zeit.de/politik/deutschland/2018-12/marine-gorch-fock-schiff-sanierung-korruption-zahlungsstopp)?

Während des Zahlungsstopps vom 12. Dezember 2018 bis zum 14. März 2019 wurden keine Zahlungen an die Elsfl ether Werft AG im Zusammenhang mit der Sanierung der Gorch Fock getätigt.

Mit BREDO Dry Docks mussten zwei Verträge im Rahmen des Instandsetzungsvorhabens Gorch Fock geschlossen werden, d. h. für den Liegeplatz und die Versorgung des Wohnbootes Knurrhahn (24. Januar bis 31. März 2019, Selbstkostenerstattungspreis 97 473,50 Euro inkl. MwSt.) sowie für die Docknutzung der Gorch Fock (25. Januar bis 31. März 2019, Selbstkostenerstattungspreis mit einer Obergrenze von 580 000 Euro inkl. MwSt.).

3. Wie kam es zu der Annahme, dass die Kosten der Sanierung der Gorch Fock lediglich 10 Mio. Euro betragen sollten?

Die Haushaltsprognose wird im Rahmen der Aufstellung des Materialerhaltungsplans ca. vier bis fünf Jahre vor Beginn des Instandsetzungsvorhabens im Rahmen der Mittelfristigen Finanzplanung erstellt und jährlich aufdatiert.

Die hierbei abgeschätzte Plansumme beruht auf Erfahrungen, der Instandsetzungshistorie und planbaren Maßnahmen wie z. B. Materialerhaltungsstufen (MEST) bei Motoren, Prüfungen durch die Technischen Überwachungsstellen der Bundeswehr, ggf. notwendigen Produktänderungen sowie Vorgaben gemäß der „Allgemeinen Schiffstechnischen Vorschriften der Marine“ und „Fachweisungen des Leitenden Ingenieurs“.

Für die Depotinstandsetzung im Jahr 2015 gab es über die Standardarbeiten hinaus folgende außergewöhnliche Instandsetzungsmaßnahmen mit Auswirkung auf die Plansumme:

- Grundüberholung Getriebe,
- MEST 4 E-Dieselmotor,
- MEST 3 Antriebsdieselmotor,
- schiffbauliche Untersuchung (stichprobenartig), inkl. Begutachtung Euroballast in den Abteilungen VI A 3 und 4,
- Instandsetzung von Schäden an der Außenhülle (z. B.: Abteilung VIII, Ausbau Tiefkühl-Lasten),
- Prüfung Masten und Rahen, Rüsteisen und Rahen,
- Ersatzteilpaket Takelage laufendes und stehendes Gut (fünfjährig, mit Erneuerung „laufendes Gut“),
- sicherheitstechnische Prüfung (zehnjährige Prüfung CO₂-Anlage usw.),
- Erneuerung der Brandmeldeschleifen 4 und 6 (Wohnräume Achterschiff und explosionsgeschützte Räume),
- Erneuerung Verkabelung Kartenhaus (inkl. Datenverteiler),
- Erneuerung diverser Pumpen,
- MEST 4 an den HD-Verdichtern (HATLAPA),
- Wartung Bereitschaftsboote inkl. der Motoren,
- Instandsetzung von Außenhaut-Schieber,
- Instandsetzung Spillanlagen (Anker-, Bug- und Heckspill),
- Grundüberholung Ruderanlage,
- Instandsetzung Klima- und Lüftungssystem (inkl. Wartung aller Brandschutz- und wasserdichter Klappen, inkl. Vervollständigung der Dokumentation),
- Austausch Korrosionsschutz-Anoden (Standzeit ca. zwei Jahre),
- Prüfung Anker und Ankerkette,
- Instandsetzung aller Fußböden.

Unter Berücksichtigung aller Maßnahmen ergab sich im Jahr 2015 damit ein Haushaltsmittelbedarf für die planmäßige Depotinstandsetzung von ca. 10 Mio. Euro.

4. Warum hat die Bundesverteidigungsministerin die Fortsetzung der Sanierung angeordnet, nachdem 2016 weitere Schäden festgestellt wurden und die Bundesministerin einen Baustopp verhängt hatte (www.sueddeutsche.de/politik/bundeswehr-jammern-im-wind-1.4295336)?

In der damaligen Bewertung kam das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) in seinem Entscheidungsvorschlag zu dem Schluss, dass nur die Fortführung der Instandsetzungsmaßnahme einen nahezu bruchfreien Erhalt der Fähigkeit „Seemännische Basisausbildung“ sicherstellen würde.

5. Warum war nicht schon im Jahr 2016 bei Verhängung des Baustopps absehbar, dass die Sanierung deutlich teurer als 75 Mio. Euro werden würde (www.sueddeutsche.de/politik/bundeswehr-jammern-im-wind-1.4295336)?

Die weitere Kostensteigerung resultierte aus den durch die Ausweitung der schiffbaulichen Untersuchung nach dem ersten Baustopp Ende des Jahres 2016 erkannten weiteren Mängeln sowie aus den daraus erforderlich gewordenen Instandsetzungsmaßnahmen, auch in Bereichen, die zuvor von der Prüforganisation nicht gefordert worden waren.

6. Haben das Bundesministerium der Verteidigung und die Bundesverteidigungsministerin jemals den Neubau oder die Ersatzbeschaffung des Segelschulschiffs vom bestehenden Schiffmarkt erwogen, wann war das, und aus welchen Gründen wurden diese Alternativen verworfen?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

7. Wie bewertet die Bundesverteidigungsministerin die Aussage, Mitarbeiter des Bundesministeriums der Verteidigung hätten die Bundesministerin bei ihren Entscheidungen zur Sanierung bzw. Fortsetzung dieser über den wahren Umfang der Schäden und den tatsächlichen Kostenrahmen getäuscht (www.sueddeutsche.de/politik/bundeswehr-jammern-im-wind-1.4295336)?

In der Prüfungsmitteilung des Bundesrechnungshofes zur Instandsetzung des Segelschulschiffes Gorch Fock vom 3. Januar 2019 heißt es:

- „Insgesamt bot die erste Leitungsvorlage damit keine ausreichend fundierte Basis für die Entscheidung zur Fortsetzung der Instandhaltung durch die Bundesministerin.“
- „Die Entscheidung der Bundesministerin zur Fortsetzung der Instandhaltung im März 2018 basierte auf falschen oder nicht aussagekräftigen Informationen. Auch die zweite Leitungsvorlage bot keine ausreichend fundierte Basis für die Entscheidung der Bundesministerin.“

Hieraus ist die in der Fragestellung getroffene Aussage nicht abzuleiten.

8. Welche personellen Konsequenzen sind im Bundesministerium der Verteidigung wegen des Missmanagements der Gorch-Fock-Sanierung bereits getroffen worden, bzw. welche Maßnahmen plant das Bundesministerium in der Zukunft?

Das Instandsetzungsvorhaben wird aktuell im BMVg und im Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) noch aufgearbeitet.

9. Wie hoch sind die Kosten eines „Eins-zu-Eins-Ersatzes“ der Gorch Fock durch den Neubau eines Segelschulschiffes mit denselben Fähigkeiten sowie als Alternative dazu eines neuen und eines gebrauchten Segelschulschiffs, das die aktuellen Anforderungen der Bundeswehr erfüllt?

Ein „Eins-zu-Eins-Ersatz“ der Gorch Fock durch den Neubau eines Segelschulschiffes mit denselben Fähigkeiten wurde bisher nicht untersucht. Grundsätzlich hat die Gorch Fock in ihrer jetzigen Bauausführung Bestandsschutz. Ein Neubau würde vollumfänglich der aktuellen Gesetzes- und Vorschriftenlage unterliegen. Daher wäre ein „Eins-zu-Eins-Ersatz“ der Gorch Fock nicht realisierbar.

10. Beabsichtigt das Bundesministerium der Verteidigung, die Ausbildung auf einem Segelschulschiff zu beenden, sollte die Gorch Fock nicht mehr wirtschaftlich zu sanieren sein?

Die Deutsche Marine wird an der Ausbildung auf einem Segelschulschiff auch im Falle eines Abbruchs der Instandhaltung der Gorch Fock festhalten.

11. Welche Kosten hat die Unterbringung der Mannschaft der Gorch Fock auf dem Wohnschiff „Knurrhahn“ bislang verursacht, und warum ist eine Unterbringung in einer landgestützten Unterkunft nicht wirtschaftlicher?

Die Liegeplatzkosten vom 5. Januar 2016 bis 31. März 2019 für das Wohnboot Knurrhahn in Bremerhaven inklusive Ver- und Entsorgung (Strom, Wasser, Abwasser, Müll usw.) belaufen sich auf ca. 2,1 Mio. Euro.

Das Konzept zur „Unterbringung von Personal der Marine während der Instandhaltungsvorhaben von schwimmenden Einheiten im Inland“ legt fest, wie die Besatzungen unterzubringen sind. Die Unterbringungsmöglichkeiten werden in folgender Reihenfolge geprüft:

1. bundeswehreigene Infrastruktur (Liegenschaften),
2. eigene mobile Infrastruktur (Wohnboote),
3. angemietete Infrastruktur (Containerdörfer/Hotels).

Eine bundeswehreigene Infrastruktur am Standort Bremerhaven stand dauerhaft – auch aufgrund der Besatzungsstärke der Gorch Fock – nicht zur Verfügung. Insofern wurde gemäß des o. g. Konzepts das verfügbare Wohnboot Knurrhahn genutzt.

12. Welche Perspektive bzw. Aufgaben bietet das Bundesministerium der Verteidigung der Mannschaft der Gorch Fock während der noch jahrelangen Reparaturarbeiten an der Gorch Fock?

Während der Reparaturarbeiten bleibt die Gorch Fock eine militärische Dienststelle, deren Betrieb die Besatzung aufrecht erhält. Dazu sind notwendigerweise nicht alle Dienstposten besetzt.

Zugleich unterstützt das Personal mit seiner fundierten Schiffskennntnis die durchzuführenden Werftarbeiten und führt die notwendigen Bewachungsaufgaben durch. Wechselnde Besatzungsmitglieder werden auf anderen Schiffen und Booten der Marine eingesetzt oder bilden an den Schulen der Marine nautische und seemännische Fertigkeiten aus. Parallel dazu nutzen Besatzungsangehörige die vielfältigen Fortbildungsmöglichkeiten der Bundeswehr, um sich für andere Verwendungen zu qualifizieren. Dazu zählen auch Einschiffungen auf Großseglern wie der Alexander von Humboldt II.

Alle Maßnahmen tragen dazu bei, sowohl die fachliche Expertise zum späteren Betrieb und der Ausbildung auf der Gorch Fock zu erhalten, als auch den Besatzungsangehörigen individuelle Möglichkeiten der beruflichen Weiterbildung anzubieten.

Ziel der Marine ist es, einen nach Umfang und Qualifikation betriebs- und ausbildungsbefähigten Besatzungskader auf der Gorch Fock zu halten, in Übung zu halten, um auf dessen Expertise und Erfahrung bei der Wiederinbetriebnahme zurückgreifen zu können, respektive rechtzeitig vor Wiederaufnahme des Segel-/Ausbildungsbetriebes eine vollständige Besatzung einschlägig zu qualifizieren.

13. Wie ist der Sachstand bezüglich der Vorwürfe der Bestechung bzw. Korruption bei der Vergabe des Reparaturauftrages an die Elsflether Werft AG (www.deutschlandfunk.de/gorch-fock-in-der-krise-werft-meldet-insolvenz-an.1769.de.html?dram:article_id=441712)?

Die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen dauern an. Zwischenerkenntnisse liegen dem BMVg nicht vor.

14. Warum ist die Bundesregierung weiterhin der Meinung, dass die Elsflether Werft AG trotz des Vorwurfs der finanziellen Unregelmäßigkeiten gegen den entlassenen Werftvorstand weiterhin Vertragspartner sein sollte, und gibt es Überlegungen den Vertragspartner bzw. Generalunternehmer auszutauschen?

Strafrechtlich relevante Vorwürfe zu finanziellen Unregelmäßigkeiten haben grundsätzlich keine Auswirkungen auf die zivilrechtliche Wirksamkeit eines geschlossenen Vertrages. Vergaberechtliche Vorschriften, die ggf. zu einem Ausschluss eines Unternehmens führen können, sind nur bis zum Abschluss des Vertrages bzw. bei neuen Auftragsvergaben anwendbar. Die Beendigung des Vertrages ist daher nur bei Vorliegen von vertraglichen bzw. gesetzlichen Kündigungsrechten möglich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Kündigung des Vertrages in der Regel dazu führt, dass der Vertragspartner seinerseits Schadensersatzforderungen geltend macht. Abhängig von der Entscheidung, ob die Gorch Fock weiter instandgesetzt bzw. schwimmfähig gemacht werden soll, müsste diese Leistung im Falle der Beendigung des bestehenden Vertrages entsprechend den vergaberechtlichen Vorschriften zudem neu vergeben werden. Das bedeutet, dass zum einen finanzielle Nachteile für den Bund und zum anderen ggf. erhebliche weitere zeitliche Verzögerungen zu befürchten sind. Da im vorliegenden Fall das Unternehmen aktiv an der Aufklärung des möglichen Fehlverhaltens mitwirkt und bereits personelle Konsequenzen gezogen hat, ist – auch im Hinblick auf die beschriebenen Nachteile – entschieden worden, am Vertrag festzuhalten.

15. Welche Aufträge hat die Elsflether Werft AG in der Vergangenheit und unter Einbeziehung von Aufträgen an Schwesterunternehmen, Tochterunternehmen und Vorläuferunternehmen von der Bundesregierung und nachgeordneten Behörden und Unternehmen erhalten, und welche Unregelmäßigkeiten, Auffälligkeiten oder Verdachtsfälle sind hierbei in der Vergangenheit festgestellt worden (bitte Zeitpunkte, Volumina und Auftragsgegenstand nennen)?

Eine Auswertung über alle Instandsetzungsmaßnahmen der letzten fünf Jahre zum Stichtag 6. März 2019 ergibt entsprechend der nachfolgenden Auflistung in der Summe einen Auftragswert von ca. 175 Mio. Euro ohne Berücksichtigung der aktuellen Depotinstandsetzung Gorch Fock.

Aufträge an die Elsflether Werft AG inklusive Produktänderungen ohne Sofortinstandsetzungen			
Einheit	Ende der Maßnahme	Auftragswerte	Zahlungen
Klassenübergreifend	2015	54.696,89 Euro	54.423,41 Euro
ex Köln	2014	4.218.894,40 Euro	3.982.796,31 Euro
Tender Elbe	2019	20.802.806,28 Euro	17.938.531,10 Euro
Tender Rhein	2016	36.443.564,23 Euro	36.235.791,60 Euro
Tender Werra	2014, 2018	31.208.967,72 Euro	30.925.173,09 Euro
Tender Main	2015	10.574.059,97 Euro	10.363.313,22 Euro
Tender Donau	2014	11.523.079,03 Euro	11.340.236,16 Euro
Lachs	2015	2.848.610,85 Euro	2.808.986,56 Euro
Altmark	2016	7.789.792,85 Euro	4.724.395,43 Euro
Wische	2015, 2018	8.627.606,87 Euro	6.997.376,86 Euro
MERZ 1	2014, 2019	5.380.861,97 Euro	4.890.846,52 Euro
Ammersee	2015	4.062.523,08 Euro	2.621.046,92 Euro
Langeness	2017	1.503.271,61 Euro	1.493.296,80 Euro
Knurrhahn	2015	9.448.721,13 Euro	9.259.334,11 Euro
Eversand	2016	1.026.190,24 Euro	1.020.926,91 Euro
Stollergrund	2015	2.445.938,34 Euro	2.400.155,52 Euro
Mittelgrund	2014, 2017	4.014.320,53 Euro	3.836.504,20 Euro
Breitgrund	2015, 2018	4.813.422,21 Euro	4.697.811,50 Euro
Kronsort	2016, 2018	5.749.146,31 Euro	5.454.105,19 Euro
Helmsand	2015	1.598.499,02 Euro	1.578.651,39 Euro
Todendorf	2016	1.231.687,89 Euro	1.144.677,95 Euro
Gesamtsumme		175.366.661,42 Euro	163.768.380,75 Euro

Direkte Aufträge der Bundeswehr an Schwesterunternehmen, Unternehmens-töchter und Vorläuferunternehmen wurden nicht erteilt.

Unregelmäßigkeiten, Auffälligkeiten oder Verdachtsfälle konnten in der Vergangenheit nicht verzeichnet werden.

16. Welche möglichen Schadenersatzansprüche gegen die Elsflether Werft AG und sonstige Beteiligte an der Vergabe und Durchführung des Auftrages zur Sanierung der Gorch Fock könnten bestehen, und welche Vorbereitungen hat die Bundesregierung diesbezüglich getroffen, oder welche plant sie zu treffen?

Potentielle Schadenersatzansprüche gegen die Elsflether Werft AG werden derzeit geprüft. Dabei können einerseits solche gegen die Elsflether Werft AG selbst, andererseits gegen die damals maßgeblich auf Seiten der Elsflether Werft AG handelnden Akteure bestehen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere auch die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen von Bedeutung.

17. Wie stellen sich die Eigentumsrechte an einzelnen, für die Gorch Fock im Zuge der Sanierung angefertigten Komponenten, vor dem Hintergrund möglicher Eigentumsvorbehalte durch Subunternehmer, dar?

Hierzu werden die einzelnen Vertragsbeziehungen der Elsflether Werft AG mit ihren Unterauftragnehmern zu prüfen sein. Ein entsprechendes umfassendes Prüf- und Einsichtsrecht des öffentlichen Auftraggebers in entsprechende Unterlagen enthält die Verpflichtungserklärung für die Fortführung des Instandsetzungsauftrags Gorch Fock. Im Zuge der Aufarbeitung des Sachverhaltes wurden das Marinearsenal sowie die vor Ort anwesende Fachaufsicht des BAAINBw beauftragt, das auf dem Werftgelände befindliche Eigentum des Bundes bereits entsprechend zu kennzeichnen und zu inventarisieren, damit im Falle einer endgültigen Insolvenz der Elsflether Werft AG Absonderungsrechte geltend gemacht werden können.

18. Welche Nachträge wurden vom BMVg im Zuge der derzeitigen Sanierung mit welcher Begründung gestellt, und wie hoch waren die dadurch jeweils zusätzlich entstandenen Kosten?

Im Zuge der fortschreitenden Instandsetzung und weiteren Befundung wurden gegenüber der ursprünglich geplanten Leistung in Höhe von 9,6 Mio. Euro die folgenden entscheidenden Nachträge beauftragt:

- fachgerechtes Instandsetzen der Masten, Rahen und Stengen (ca. 8 Mio. Euro),
- notwendige schiffbauliche Instandsetzungen aus der Schiffbaulichen Untersuchung, die zum ersten Baustopp im Jahr 2016 führten (ca. 21,6 Mio. Euro),
- notwendige schiffbauliche Instandsetzungen aus der Schiffbaulichen Untersuchung, die zum zweiten Baustopp im Jahr 2017 führten (ca. 29,1 Mio. Euro).

Insgesamt wurden 69 Änderungsverträge mit der Elsflether Werft AG geschlossen, welche in der Summe unterhalb der kalkulierten Kostenobergrenze von 128 Mio. Euro bleiben.

19. Aus welchen Haushaltstiteln hat das BMVg die Gelder für die an der Gorch Fock durchgeführten Sanierungsmaßnahmen bisher entnommen, und mit welcher Begründung?

Die Zahlungen für Reparaturleistungen wurden und werden aus Kapitel/Titel 1406/55310 „Materialerhaltung der Bundeswehr; Erhaltung von Schiffen, Betriebswasserfahrzeugen, Booten, schwimmendem und sonstigem Marinegerät“ geleistet.

Die erforderlichen Produktänderungen, die im Rahmen der Sanierung umgesetzt werden, wurden und werden aus Kapitel/Titel 1405/55412 „Militärische Beschaffungen; Beschaffung von Schiffen, Betriebswasserfahrzeugen, Booten, schwimmendem und sonstigem Marinegerät“ finanziert.

20. Wie hoch ist der Anteil von alten Bauteilen an der Gorch Fock nach Abschluss der Sanierungsmaßnahmen in Prozent?

Bei den schiffbaulichen Elementen des Segelschulschiffes Gorch Fock wurden bzw. werden folgende Zustände erreicht:

- | | |
|--|--------------------------------|
| – Außenhaut, schiffbauliche Längs- und Querwände | ca. 90 Prozent neu |
| – schiffbauliche Verbände, Spantwerk und Steifen
zent neu | ca. 40 bis 50 Pro-
zent neu |
| – Kartenhaus | ca. 100 Prozent neu |
| – Rigg/Takelage | ca. 100 Prozent neu |
| – Balkenkiel | keine Erneuerung. |

Ein detaillierterer Aufbruch der Schiffselemente ist aufgrund der laufenden Untersuchungen beim Instandsetzungsvorhaben Gorch Fock derzeit nicht möglich.

