

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hagen Reinhold, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Der Bund als öffentlicher Auftraggeber und Reeder bundeseigener Schiffe

Der Bund besitzt in unterschiedlichen Bundesministerien eigene Schiffe, um Aufgaben auf See und im Binnengewässer wahrzunehmen, seien es Verwaltungsaufgaben, Forschungsprojekte oder die Gefahrenabwehr auf dem Wasser. Hoheitliche Aufgaben sind Sache des Bundes und doch gibt es nach Ansicht der Fragesteller viele nichthoheitliche Aufgaben, die private Anbieter wohlmöglich besser und günstiger anbieten könnten. Nach Kenntnis der Fragesteller haben viele bundeseigene Schiffe dazu ein beträchtliches Alter erreicht oder werden momentan durch Neubauten beziehungsweise perspektivisch durch geplante Neuanschaffungen ersetzt. Beim Neubau und bei der Entscheidung, ob die Schiffe mit einem Alter über 30 Jahren weiterbetrieben werden sollten, wird es darauf ankommen zu überprüfen, ob jedes bundeseigene Schiff weiterhin öffentlich gebaut, umgerüstet, bereedert oder betrieben werden muss. Zudem handelt jedes Bundesministerium separat und es gibt keine geeignete gemeinsame Beschaffung durch eine zentrale Stelle. Die maritime Wirtschaft in Deutschland ist nach Auffassung der Fragesteller ein gut ausgebauter Markt und bietet in vielen Bereichen Lösungen und Schiffe von privaten Anbietern an. Diese haben das Potenzial meist wirtschaftlicher, flexibler und unabhängiger zu agieren als Schiffe der bundeseigenen Flotte.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Schiffe und Wasserfahrzeuge, die der Bund derzeit bereedert, und welche Veränderungen gab es seit 2015 (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5969 (neu))?

2. Welche Aufgaben haben die Schiffe und Wasserfahrzeuge im aktuellen Bestand der Flotte des Bundes (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5969 (neu))?
3. Welche Aufgaben, die in Frage 2 erfragt werden, sind laut Auffassung der Bundesregierung hoheitlich, und welche nicht?
4. Wie hat sich die Flotte des Bundes und dessen untergeordneter Behörden in den vergangenen 20 Jahren entwickelt, und in welchen Bundesministerien oder untergeordneten Behörden wurden Neuanschaffungen und Ersatzneubauten ausgeschrieben (bitte nach Bundesministerium und Schiffstyp auflisten)?
5. Wie viele und welche Wasserfahrzeuge und Schiffe mit eigenem Antrieb und mit einer Mindestbesatzungszahl von drei Dienstposten besitzen der Bund und dessen untergeordnete Behörden aktuell, und welches Bundesministerium bereedert die Schiffe (bitte nach Bundesministerium und Schiff mit Fahrgebiet auflisten)?
6. Welche Funktion und Aufgaben haben die im Besitz des Bundes und dessen untergeordneten Behörden und Firmen befindlichen Schiffe (bitte nach Bundesministerium und zugewiesenen Durchführungsaufgaben auflisten)?
7. Wie viele Schiffe und Wasserfahrzeuge chartert der Bund aktuell zusätzlich (bitte nach Bundesministerium auflisten)?
8. Welche Kosten entstehen durch das Chartern der zusätzlichen Schiffe und Wasserfahrzeuge (bitte nach Schiff und Jahr auflisten)?
9. Welche Funktion haben die vom Bund gecharterten Schiffe und Wasserfahrzeuge (bitte nach Bundesministerium auflisten)?
10. Welche Charterverträge (vgl. Frage 7) laufen in den kommenden fünf Jahren aus?
11. Wird die Bundesregierung die Charterverträge verlängern?
Wenn ja, warum?
Wenn nein, warum nicht?
12. Gab es in den letzten zehn Jahren Anfragen von privat zur Bereederung bzw. Teilbereederung von bundeseigenen Schiffen?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
13. Wie viele bundeseigene Schiffe (mit Ausnahme der rein militärischen Zwecken dienenden Schiffe des Bundesministeriums der Verteidigung – BMVg) mit eigenem Antrieb und einer Mindestbesatzungszahl von drei Dienstposten sind ein bis zehn Jahre alt, wie viele elf bis 30 Jahre, und wie viele sind 30 Jahre und älter?
14. Welche bundeseigenen Schiffe (mit Ausnahme der rein militärischen Zwecken dienenden Schiffe des BMVg) mit eigenem Antrieb wurden in den letzten zehn Jahren instandgesetzt (bitte nach Schiff auflisten, und welche Reparatur durchgeführt wurde, und in welchem Zeitraum)?
15. Wie viele bundeseigene Schiffe (mit Ausnahme der rein militärischen Zwecken dienenden Schiffe des BMVg) mit eigenem Antrieb sind abgängig?
16. Wie viele Betriebstage und wie viele Ausfalltage hatten die Schiffe im Besitz des Bundes und dessen untergeordneten Institutionen in den vergangenen fünf Jahren (bitte auflisten für jedes einzelne Schiff)?

17. Welche bundeseigenen Schiffe (mit Ausnahme der rein militärischen Zwecken dienenden Schiffe des BMVg) mit eigenem Antrieb sollen in den nächsten zehn bis 20 Jahren durch Neubau oder anderweitigen Ersatz ersetzt werden (bitte nach Bundesministerium aufschlüsseln)?
18. Welche bundeseigenen Schiffe sind momentan im Bau befindlich?
19. Ist bei jedem Neubau eines bundeseigenen Schiffes in den vergangenen zehn Jahren eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt worden?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
Wenn nein, warum nicht?
20. Welche bundeseigenen Schiffe sind momentan in der Planung (und noch nicht mit einem Haushaltstitel versehen)?
21. Wird die Bundesregierung Schiffe im Bereich Binnen, See und Umbau bzw. Ersatzneubau in den Jahren 2020, 2021 und 2022 ausschreiben und/oder in Auftrag geben (bitte nach Bundesministerium, Aufgabe und voraussichtlichen Kosten auflisten)?
22. Wie steht die Bundesregierung der Vergleichbarkeit von betriebswirtschaftlichen Kostenvergleichen von privater oder öffentlicher Beschaffung gegenüber, und wie ist die aktuelle Bewertung der Bundesregierung gegenüber der Auffassung, dass bei betriebswirtschaftlichen Vergleichen der Kosten zwischen öffentlicher und privater Beschaffung eines Schiffes die zum Vergleich herangezogenen Kostenstrukturen gleich sein müssen?
 - a) Teilt die Bundesregierung diese Auffassung?
 - b) Wenn ja, wie gewährleistet die Bundesregierung diese Vergleichbarkeit (vgl. Bundestagsdrucksache 16/761)?
 - c) Wenn nein, warum nicht?
23. Wurde in den letzten zehn Jahren ein betriebswirtschaftlicher Kostenvergleich zwischen öffentlicher und privater Bereederung vorgenommen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
Wenn nein, warum nicht?
24. Welche Gründe gibt es nach Auffassung der Bundesregierung, Schiffe öffentlich anstelle von privat bereedern zu lassen?
25. Welche Berechnungsmethodik wendet die Bundesregierung bei der Wirtschaftlichkeitsprüfung der Beschaffungen von bundeseigenen Schiffen und Wasserfahrzeugen an?
26. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass bei der Beschaffung und Bereederung von Schiffen und Wasserfahrzeugen, die der Bund für seine Aufgabenerledigung benötigt, die Bundeshaushaltsordnung, insbesondere § 7, zwingend eingehalten wird?
27. Wurde bei Beschaffungen bzw. Ersatzbeschaffungen von Schiffen und Wasserfahrzeugen im Besitz des Bundes in den vergangenen 30 Jahren von den verbindlichen Vorgaben abgewichen, und wenn ja, bei welchen (bitte nach Beschaffungsjahr und Projekt auflisten), und auf Basis welcher Grundlage?
28. Welche Synergieeffekte haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Koordinierung im Maritimen Sicherheits-Zentrum (MSZ) in Bezug auf das Informations- und Personalmanagement, die Kostenentwicklung und die Bereederung durch den Bund ergeben?

29. Welche Synergieeffekte zur Effizienzsteigerung bei Beschaffungsprojekten für bundeseigene Schiffe sieht die Bundesregierung zukünftig vor, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den wahrgenommenen gemeinsamen Beschaffungsprozessen?

Berlin, den 30. Januar 2020

Christian Lindner und Fraktion