

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hagen Reinhold, Mario Brandenburg (Südpfalz), Michael Theurer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/18088 –**

Polarstern II – Ausschreibung ohne Ergebnis

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Forschungsschiff „Polarstern“ gilt als Wahrzeichen der deutschen Polarforschung und das seit mittlerweile 38 Jahren. Es ist der größte Eisbrecher der Deutschen Forschungsflotte und wird dem Alfred-Wegener-Institut (AWI) durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) zur Verfügung gestellt. Deutschlands maritime Forschungskultur wird im Wesentlichen durch das Polarforschungs- und Versorgungsschiff unterstützt, gerade in Zeiten der Klimadebatte sind aktuelle Forschungsdaten nun umso wichtiger. Das geplante Schiff „Polarstern II“ sollte das aktuelle Forschungsschiff „Polarstern“ gänzlich ersetzen.

Bereits im Jahr 2010 sprach sich der Wissenschaftsrat dafür aus, einen Nachfolger für die „Polarstern“ zu bauen, um deren Forschungs- und Versorgungsaufgaben auch in Zukunft optimal ausüben zu können (Wissenschaftsrat, „Empfehlung zur zukünftigen Entwicklung der deutschen marinen Forschungsflotte“ – Drucksache 10330-10, November 2010). Der Forschungsauftrag des AWI kann nur mit einem modernen Polarforschungs- und Versorgungsschiff gewährleistet werden. Daher wurde der wissenschaftlich-technische Fachausschuss der „Polarstern II“ 2013 als Lenkungsgremium ins Leben gerufen und sollte mit einer Laufzeit von sieben Jahren im Herbst vergangenen Jahres enden. Im Jahr 2014 startete das BMBF schließlich den Teilnehmerwettbewerb für das Vergabeverfahren „Bau und betriebsfertige Lieferung des neuen eisbrechenden Polarforschungs- und Versorgungsschiffes POLARSTERN II“ (<https://www.fona.de/de/werftausschreibung-zur-nachfolgebau-polarstern>, abgerufen am 28. Februar 2020). Am 14. Februar 2020 teilte das BMBF in einer Pressemitteilung mit, dass die europaweite Ausschreibung aus rechtlichen Gründen aufgehoben wurde und stellte in Aussicht, das AWI dazu in die Lage versetzen zu wollen „(...) ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und der international beachteten Stellung Deutschlands in der Polar- und Klimaforschung entsprechendes Nachfolgeschiff rechtzeitig zu beschaffen.“ (Pressemitteilung 017/2020 des BMBF vom 14. Februar 2020, <https://www.bmbf.de/de/entscheidungen-zu-forschungsschiffen-10915.html>, abgerufen am 3. März 2020).

Angesichts der weit fortgeschrittenen Planung, die schon seit mehreren Jahren lief, ist es verwunderlich, warum der Prozess der Ausschreibung nun gestoppt wurde. Wenn man dabei betrachtet, dass bereits große Planungskapazitäten und Budgets einzelner Akteure in das Projekt geflossen sind und die technische Kalkulationsgrundlage mehr als eine Dekade alt ist, scheint der Ausschreibungsstopp zu diesem Zeitpunkt bemerkenswert. Werften, wie die Lloyd-Werft, aber auch Zulieferer und Dienstleister haben in die Entwicklungs- und Angebotsprozesse investiert und das über mehrere Jahre hinweg. Die nun gefundenen rechtlichen Gründe, welche laut Pressemitteilung Anlass zum Ausschreibungsstopp gaben, wurden nach Ansicht der Fragesteller offenbar sehr spät entdeckt. Durch zu lange Ausschreibungen und unsicheres Handeln werden Planungsunsicherheit, Budget und Personal über das Maß gebunden und die Branche verunsichert. Die Art und Weise wie Deutschland mit Ausschreibungen umgeht, kostet nach Ansicht der Fragesteller den Bund und damit den Steuerzahler Millionen Euro. Eine erneute Ausschreibung sollte nun schnellstmöglich in die Wege geleitet werden. Die neue Ausschreibung bietet immerhin die Möglichkeit, noch modernere Schiffs- und Forschungstechnik in der „Polarstern II“ zu verbauen.

Laut AWI sollte die „Polarstern II“ einen starken und wichtigen Beitrag zur internationalen Konkurrenzfähigkeit der deutschen Meeres- und Polarforschung leisten (<https://www.awi.de/ueber-uns/service/presse-detailansicht/presse/vergabeverfahren-zum-nachfolgebau-des-eisbrechers-polarstern-wurde-abgebrochen.html>). Der Stopp der Ausschreibung und damit das Ende der Vergabe ist nach Ansicht der Fragesteller ein großer Verlust für die deutsche maritime Forschung, zumal die Auftragsvergabe des Forschungsschiffes „METEOR IV“ auch erst im Jahr 2022 erwartet wird. Der Neubau der „Polarstern II“ liegt nach Ansicht der Fragesteller nicht nur im Interesse der maritimen Forschung, sondern auch im Interesse der Gesellschaft, welche durch die immer mehr an Bedeutung gewinnende Debatte über unser Klima eine fortschritts- und lösungsorientierte Politik fordert. Lösungen und Fortschritte in der Klimadebatte können wir aber nur finden, wenn wir unseren Wissensstand fortlaufend erweitern und innovative Lösungen schnell umsetzen.

Angesichts des erfolglosen Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens bleibt die Frage, wie lange nun die „Polarstern“ Forschungs- und Versorgungsfahrten durchführen soll, welche Mehrkosten für den Steuerzahler durch diese Nutzung eines eigentlich auszumusternden Schiffes entstehen und was mit dem Neubau der „Polarstern II“ geschieht und wie man in Zukunft aus diesem gescheiterten Verfahren lernen und begangene Fehler bei ausstehenden Projekten dieser Art und Größenordnung vermeiden kann.

1. Welche rechtlichen Gründe waren explizit verantwortlich dafür, dass die Bundesregierung zu dem Entschluss kam, die Ausschreibung zu stoppen (siehe Pressemitteilung 017/2020 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung)?

Das europaweite Vergabeverfahren „Bau und betriebsfertige Lieferung des eisbrechenden Polarforschungs- und Versorgungsschiffes POLARSTERN II“ (Werftausschreibung) konnte nicht vergaberechtskonform durch einen Zuschlag beendet werden. Es lagen keine finalen Angebote vor, die den Bedingungen entsprachen. Überdies haben sich die Grundlagen des Vergabeverfahrens wesentlich geändert. Es lagen daher keine zuschlagsfähigen Angebote vor.

2. Gibt es nach Einschätzung der Bundesregierung Auswirkungen des Stopps der Ausschreibung zur Neubeschaffung, die auf andere Projekte der aktuellen geplanten maritimen Polar- sowie Klimaforschung Auswirkungen haben?

Auswirkungen auf Projekte der aktuellen maritimen Polar- sowie Klimaforschung sind nach derzeitigem Stand nicht zu erwarten.

3. Wann fand die letzte Instandhaltung des Polarforschungs- und Versorgungsschiffes „Polarstern“ statt?
 - a) Wann wurde die sich an Bord des Schiffes befindliche Forschungstechnik das letzte Mal erneuert?
 - b) Wann wurde die sich an Bord des Schiffes befindliche wesentliche Schiffs- und Antriebstechnik das letzte Mal erneuert?

Die Fragen 3 bis 3b werden im Zusammenhang beantwortet.

Die Forschungstechnik der POLARSTERN wird jährlich gewartet und laufend bedarfsgerecht erneuert.

Von 1999 bis 2001 wurde das Schiff technisch generalüberholt und auf den damals neuesten Stand gebracht. Darüber hinaus wurden in den letzten zehn Jahren nahezu alle Bereiche des Schiffes gewartet und instandgehalten. Das geschah und geschieht in jeweils zwei Werftzeiten pro Jahr in Bremerhaven. In den vergangenen drei Jahren wurden hierbei insbesondere folgende wesentliche Komponenten der Schiffs- und Antriebstechnik erneuert:

- Wartung der Hauptmaschine Steuerbord (2019),
- Wechsel der Schwingungsdämpfer Hauptmaschine Backbord außen (2018),
- Erneuerung der Dieselaomatik (2018),
- Neue Steuerung für die Bug- und Heckstrahler (2018),
- Wiedereinbau des Hilfsdiesel-Generators Backbord (2018),
- Erneuerung des Wellengenerators (2017).

4. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten für den laufenden Betrieb der „Polarstern“, und wie hat sich das in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Die Betriebskosten der POLARSTERN sind in den zurückliegenden zehn Jahren stetig preissteigerungsbedingt von rund 20 Mio. Euro im Jahr 2008 auf 40,8 Mio. Euro im Jahr 2018 gestiegen.

5. Wie lange wird die „Polarstern“ nach Einschätzung der Bundesregierung noch im Betrieb des Bundes bleiben müssen, und hat sich an dieser Zeitspanne, durch den Abbruch der Ausschreibung für den Neubau eines Nachfolgeschiffes, etwas geändert?

Der Forschungseisbrecher POLARSTERN gilt weiterhin als einer der leistungsfähigsten Forschungseisbrecher weltweit und ist die wichtigste schwimmende Plattform der deutschen Polarforschung. Derzeit besitzt POLARSTERN die für den Betrieb erforderliche Klasse bis Oktober 2022. Die Verlängerung der Klasse für weitere fünf Jahre scheint erneut mit dem üblichen Aufwand möglich.

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) wird das Alfred-Wegener-Institut (AWI) in die Lage versetzen, ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und der international beachteten Stellung Deutschlands in der Polar- und Klimaforschung entsprechendes Nachfolgeschiff für die POLARSTERN rechtzeitig zu beschaffen. Das AWI hat das Ziel, ein Nachfolgeschiff vor Ablauf des Jahres 2027 in Betrieb zu nehmen. Das neue Schiff soll zuvor möglichst ein Jahr lang unter den Bedingungen der arktischen und antarktischen Regionen erprobt werden. Während dessen sollen weiterhin, wie auch schon im bisherigen Verfahren vorgesehen, beide Schiffe parallel betrieben werden.

Die Aufhebung der Ausschreibung für den Neubau hat zu keinen Änderungen an diesem zeitlichen Rahmen geführt.

6. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Wartungsaufwand der „Polarstern“ im Moment?
7. Wie hoch ist der zu erwartende Wartungsaufwand für jedes zusätzliche Jahr für die „Polarstern“ während des Dienstes für den Bund?

Die Fragen 6 und 7 werden im Zusammenhang beantwortet.

Derzeit werden pro Jahr rund 13 Mio. Euro für Wartung und Instandhaltung der POLARSTERN aufgewendet. Dieser geplante Wartungsaufwand wird weiterhin jährlich um 2 Prozent gesteigert und deckt den erwarteten Bedarf.

Der Bund trägt hiervon im Rahmen der institutionellen Förderung des AWI 90 Prozent. Da der Zustand des Schiffes aufgrund der bisherigen hervorragenden Wartung und Pflege gut ist, ist über den üblichen Wartungsaufwand hinaus zurzeit kein weiterer Instandhaltungsaufwand erkennbar.

8. In welcher Phase war nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausschreibung zur „Polarstern II“ als diese gestoppt wurde, und welche Werften haben ein Angebot beziehungsweise Planungsunterlagen und Preisangebote für den Bau der „Polarstern II“ abgegeben?

Die Ausschreibung wurde aufgehoben, da nach Abgabe finaler Angebote kein zuschlagsfähiges Angebot vorlag. Es lagen verbindliche Angebote zweier Werften vor.

Weitere Angaben zu den Bietern sind auch über das Vergabeverfahren hinaus aufgrund des EU-rechtlichen Grundsatzes des Geheimwettbewerbs vertraulich zu behandeln. Die Bundesregierung ist nach sorgfältiger Abwägung zu der Auffassung gelangt, dass die diesbezüglichen Informationen nicht in offener Form übermittelt werden können, weil sie durch Artikel 12 GG geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse Dritter berühren. Als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse werden alle auf ein Unternehmen bezogene Tatsachen, Umstände und Vorgänge verstanden, die nicht offenkundig, sondern nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich sind und an deren Nichtverbreitung der Rechtsträger ein berechtigtes Interesse hat. Aussagen zu Vergabeverfahren, auf die sich Unternehmen erfolglos beworben haben, sind solche Umstände, die nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich sind. Die entgegenstehenden verfassungsrechtlichen Schutzgüter sind mit dem Informationsinteresse des Parlaments abzuwägen.

Die Informationen zu den Bietern wurden daher als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft und sind als Anlage* beigefügt.

9. Hat die Bundesregierung Kenntnis, welche Kosten den an den Ausschreibungsrunden beteiligten Werften für Entwicklungs- und Projektierungsarbeiten entstanden sind, und besteht die Absicht, diese ganz oder teilweise zu ersetzen?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis, welche Kosten den beteiligten Werften für Entwicklungs- und Projektierungsarbeiten entstanden sind.

Die Bieter, die ein frist- und formgerechtes erstes, indikatives Angebot eingereicht hatten, haben hierfür bereits 2016 und 2017, wie im Leitfaden der Ausschreibung aufgeführt, eine Entschädigung für ihren zu diesem Zweck nachgewiesenen Personalaufwand in Höhe von rd. 2,3 Mio. Euro erhalten.

10. Mit welchem finanziellen Aufwand rechnete die Bundesregierung ursprünglich für dieses Projekt, und wie viele Schätzklausuren wurden wann für dieses Projekt durchgeführt, und welche Beträge ergaben diese?

Hat sich das Instrument der Schätzklausur für dieses Projekt bewährt?

Für das Projekt wurde im August 2016 eine Schätzklausur durchgeführt. Die Schätzklausur ergab eine Spanne des Gesamt-Brutto inkl. 10 Prozent Varianz von rd. 476 Mio. Euro bis rd. 538 Mio. Euro. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) hat auf Basis der Schätzklausuren veranschlagt. Das Instrument der Schätzklausur hat sich grundsätzlich für dieses Projekt bewährt.

11. Wie hoch ist die Summe für die bereits entstandenen Planungskosten für die Bundesrepublik Deutschland?

Im Rahmen der Neubeschaffung der POLARSTERN sind für das BMBF seit 2013 für wissenschaftlich technische, schiffbauliche, reedereispezifische, betriebswirtschaftliche und juristische Beratungsleistungen sowie für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die Finanzierung einer Lizenz für die Nutzung eines Patents auf eine bestimmte Anordnung der Antriebssysteme Kosten in Höhe von rd. 9 Mio. Euro angefallen.

Darüber hinaus nimmt die Bundesanstalt für Wasserbau im Rahmen einer Ressortvereinbarung des BMBF mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) seit 2009 Aufgaben der Entwurfsplanung und Bauabwicklung für die Erneuerung der Deutschen Forschungsschiffflotte wahr.

12. Welchen Nutzen werden die durch private Dritte erhaltenen Leistungen für den Bund haben?

Die durch Dritte in der Planung und im Verfahren erbrachten Leistungen werden dem Bund bei künftigen vergleichbaren Verfahren hilfreich sein. Die schiffbaulichen Studien und Modellversuche aus der Planungsphase haben wertvolle Erkenntnisse erbracht.

* Das Bundesministerium für Bildung und Forschung hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

13. Welche Erkenntnisse hat der wissenschaftlich-technische Fachausschuss der „Polarstern II“ seit 2013 als Lenkungsgremium bis zum Jahr 2019 gesammelt, und haben die Ergebnisse des Gremiums nach Kenntnis der Bundesregierung eine große Rolle bei der Entscheidung zum Ausschreibungsstopp gespielt?

Der wissenschaftlich-technische Fachausschuss hat sich bis zum Jahr 2017 mit der Planung und der Erstellung der Bauvorschrift befasst. Er berichtete dem Lenkungsgremium über den Fortgang der Planungsarbeiten und beriet das BMBF in der Bewertung der Angebote.

Erkenntnisse des wissenschaftlich-technischen Fachausschusses haben keine Rolle bei der Entscheidung zur Aufhebung der Bekanntmachung gespielt.

14. Welches Datum wurde von der Bundesregierung bei Beginn der Ausschreibung zur Indienststellung des neuen Forschungsschiffes angestrebt?

Mit Beginn der Ausschreibung im Jahr 2014 wurde eine Indienststellung Mitte 2020 angestrebt.

15. Waren noch weitere Bundesministerien neben dem BMBF beteiligt?

Wie viele Mitarbeiter dieser Bundesministerien und des BMBF haben direkt an diesem Projekt gearbeitet?

An dem Vergabeverfahren waren keine weiteren Ministerien direkt beteiligt. Im BMBF wurde mit durchschnittlich 0,5 bis 1,0 Vollzeitäquivalenten im höheren Dienst an diesem Projekt gearbeitet. Im Geschäftsbereich des BMVI war die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) mit zeitweise 3 bis 5 Personen im Bereich der Baubeschreibung zeitweise an diesem Projekt beteiligt.

16. Hat die Bundesregierung Anstrengungen unternommen, um das Ausschreibungsverfahren zu beschleunigen?

Das BMBF hat alles unternommen, um einen Bieterwettbewerb zu generieren, das Verfahren zu beschleunigen und zu einem erfolgreichen Abschluss zu führen.

17. Wo sieht die Bundesregierung Potenzial, um in Zukunft Abbrüche dieser Art zu vermeiden?

Die Bundesregierung sieht in einer Reduktion der Komplexität, z. B. durch reine Funktionalausschreibungen, entsprechendes Potential. Darüber hinaus sieht die Bundesregierung speziell bei der POLARSTERN II wegen ihres außergewöhnlichen Anforderungsprofils Möglichkeiten, durch die verstärkte Einbindung des zukünftigen Betreibers im Prozess flexibler und effizienter zu reagieren.

18. Wie plant die Bundesregierung, das AWI dazu „[...] in die Lage [zu] versetzen, ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und der international beachteten Stellung Deutschlands in der Polar- und Klimaforschung entsprechendes Nachfolgeschiff rechtzeitig zu beschaffen.“, wie es in der Pressemitteilung 017/2020 des BMBF angekündigt wurde?
19. Welchen Zeitpunkt meint die Bundesregierung in Frage 18 mit „rechtzeitig“?
20. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung bezüglich der rechtzeitigen Beschaffung getroffen?
Wenn noch keine Maßnahmen getroffen wurden, welche Maßnahmen sind zukünftig geplant, und für wann?

Die Fragen 18 bis 20 werden im Zusammenhang beantwortet.

Das BMBF plant, die zur Beschaffung erforderlichen Mittel bedarfsgerecht bereitzustellen.

In die neue Planung der POLARSTERN II werden auch aktuelle Erfahrungen und neue Erkenntnisse, u. a. aus der derzeit laufenden MOSAiC-Expedition und Fortschritte auf dem Gebiet automatisierter Systeme und der Sensorik, einfließen, um einen zukunftsfähigen, leistungsstarken, wirtschaftlichen und möglichst nachhaltigen Forschungseisbrecher zu erhalten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

21. Welche Gründe haben die Bundesregierung zu dem Vorhaben bewogen, die Beschaffung der „Polarstern II“ an das AWI zu geben, statt selbst eine Ausschreibung zu machen?
Welche positiven Effekte erwartet die Bundesregierung dadurch bezüglich der Ausschreibung?

Das AWI betreibt seit dem Jahr 1981 den Forschungseisbrecher POLARSTERN und ist zentraler Akteur der deutschen Spitzenforschung in den Polarregionen. Gerade vor dem Hintergrund der derzeit laufenden MOSAiC-Expedition sieht das BMBF eine zentrale Rolle des AWI bei der Neuausschreibung der POLARSTERN II.

22. Inwiefern werden bei einer erneuten Planung der „Polarstern II“ zwischenzeitlich neue technische Entwicklungen und Möglichkeiten, beispielsweise auf dem Gebiet der Robotik, bedacht, um das Forschungspotenzial des Schiffes dem Stand der heutigen Wissenschaft anzupassen und sein Forschungspotenzial zu optimieren?
Rechnet die Bundesregierung dadurch mit zusätzlichen Kosten?
Wenn ja, in welcher Höhe?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 18 bis 20 verwiesen. Die Kosten können erst abgeschätzt werden, wenn die Planung abgeschlossen ist und der Markt Preise für die Fertigung benannt hat.

23. Werden bei einer erneuten Ausschreibung nur deutsche Werften die Möglichkeit haben, sich zu bewerben, oder soll wieder europäisch ausgeschrieben werden?

Aufträge im Oberschwellenbereich müssen europaweit ausgeschrieben werden unter Berücksichtigung zwingend anzuwendender Ausschreibungsverfahren und Bekanntmachungsmuster.

24. Gibt es bereits eine Planung der Bundesregierung, wann die nächste Ausschreibung zum Neubau eines Polarforschungs- und Versorgungsschiffes stattfinden soll?
- a) Wenn ja, wann, und in welchen Zeitraum soll diese stattfinden?
- b) Wenn nein, wann wird mit einer neuen Planung zu rechnen sein?

Entsprechende Einzelheiten sind Gegenstand laufender Gespräche zwischen dem BMBF und dem AWI.

25. Welchen Termin fasst die Bundesregierung als Ziel für die Fertigstellung und Inbetriebnahme einer „Polarstern II“ ins Auge?

Das BMBF strebt eine möglichst frühzeitige Fertigstellung und Inbetriebnahme der POLARSTERN II an. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.