

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Könnte die Instandsetzung des Tenders „Donau“ auch in Niedersachsen erfolgen?

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers (FDP), eingegangen am 18.01.2021 - Drs. 18/8376
an die Staatskanzlei übersandt am 26.01.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 19.02.2021

Vorbemerkung der Abgeordneten

„Die Corona-Krise hat die Schiffbauindustrie kalt erwischt. Nun sind kluge Konzepte gefragt“ (<https://www.vsm.de/de/presseinformation/8498>) titelte der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM) am 12.01.2021. In der Presseinformation wird ausgeführt, dass die Auftragslage prekär und die gesamte Wertschöpfungskette davon betroffen sei. „Die Flotte der Deutschen Marine ist an vielen Stellen völlig überaltert und weist dringenden Nachholbedarf auf. Insgesamt sind die gegenwärtigen Beschaffungsprozesse in der Summe allerdings alles andere als optimal, um eine angemessene Versorgung der Deutschen Marine mit seegängiger Ausrüstung und deren Verfügbarkeit durch effektive Instandsetzungsprozesse zu gewährleisten. Erschreckend ist insbesondere, dass in der Problemanalyse seit Jahren kein Erkenntnismangel herrscht, während die Problemlösung trotzdem kaum Fortschritte zu machen scheint“, heißt es in der Pressemitteilung weiter. Bei der Deutschen Marine stehen Instandsetzungen und Neubauvorhaben wie Tanker, Tender, Minensuch- und Flottendienstboote an. Zudem besteht weiterer Modernisierungsbedarf an vorhandenen Einheiten. Nach dem Vertragsabschluss über den Bau von vier Mehrzweckkampfschiffen (MKS 180/ F 126) mit der niederländischen Damen-Gruppe wurde bereits mit den ersten Planungen der nächsten Generation von Fregatten (F 127) als Nachfolgemodell der F 124 begonnen. Ob es zur Beschaffung eines dritten Loses Korvetten K 130 und somit zu einem Gesamtbestand von dann 15 Korvetten kommt, ist der Fragestellerin nach aktuellem Stand nicht bekannt. Bekannt ist, dass aufgrund der steigenden Einsatzverpflichtungen und der derzeit geringen Flottenstärke der Deutschen Marine ein Aufwuchs als notwendig erachtet wird. Mit Bezug auf die langen Planungsphasen und den Bau der erforderlichen neuen schwimmenden Einheiten sowie die Instandhaltung der aktuellen Flotte stellen sich Fragen über das Vorhalten von Wissen und Werftkapazitäten bezüglich Neubau- und Entwicklungskompetenzen sowie Instandhaltungskapazitäten in Niedersachsen und Deutschland. Niedersachsen verfügt mit dem Marinestützpunkt in Wilhelmshaven über den größten Marinestützpunkt in Deutschland und einen der größten Marinestützpunkte Europas. Gleichzeitig befinden sich wichtige Werftstandorte und Zulieferer der deutschen Schiffbauindustrie - zivil wie militärisch - in Niedersachsen. Im Beitrag „Vergabe der Marine-Aufträge gegen den Willen des Parlaments“ (Emder Zeitung, 14.01.2021) heißt es: „Wie berichtet hat die Bundesmarine den Auftrag für die Instandsetzung der ‚Donau‘ europaweit ausgeschrieben, wobei nach Einschätzung von Insidern einer Werft in Polen klare Vorteile zugesprochen werden. Deutsche Werften, darunter auch die Emder Werft und Dock GmbH, laufen dagegen Gefahr, wegen des höheren Lohnniveaus in Deutschland keine Chance auf diesen lukrativen Auftrag zu haben“.

Vorbemerkung der Landesregierung

Maßgeblich für die Beantwortung der aufgeworfenen Fragen ist insbesondere Artikel 8 7aAbs. 1 des Grundgesetzes: „Der Bund stellt Streitkräfte zur Verteidigung auf. Ihre zahlenmäßige Stärke und die Grundzüge ihrer Organisation müssen sich aus dem Haushaltsplan ergeben.“

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich 2017 im Rahmen der gesamteuropäischen Verteidigungsanstrengungen „PESCO“ (Permanent Structured Cooperation) verpflichtet, den Bereich der EU-Fähigkeitsentwicklung nachhaltig zu stärken. Dazu gehört in einem ganzheitlichen Ansatz ein „life cycle approach“, der nicht nur den Aufbau neuer Fähigkeiten, sondern auch den Erhalt und den Ausbau bestehender Fähigkeiten umfasst. Dabei ist ausdrücklich beabsichtigt, die industrielle Basis in der EU zu stärken, zu der auch die Werftindustrie zählt.

Innerhalb der 47 PESCO-Projekte sind auch eine Reihe von Projekten mit maritimem Bezug enthalten, u. a. der Neubau von „EU Patrol Corvettes“. Um bei diesen und künftigen Neubauvorhaben sowie auch bei Wartungs-/Instandsetzungsarbeiten die Rolle und Relevanz deutscher und eben auch niedersächsischer Werften zu gewährleisten, ist die Bundesregierung gefordert, eigene Werftkapazitäten sinnvoll in diese Projekte zu integrieren. Ein gesamteuropäischer Ansatz ist auch aus Sicht der Landesregierung grundsätzlich einem rein nationalen Vorhaben vorzuziehen. In Betracht kommen z. B. modulare Bauansätze. Der verbliebene deutsche Markt für den Marineschiffbau und die Instandhaltung dürfte für sich genommen zu klein sein, um dauerhaft gegen europäische und gegebenenfalls auch weltweite Konkurrenz bestehen zu können.

Im Übrigen favorisiert auch die Landesregierung ein Handeln im norddeutschen Verbund (vgl. <https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/pnorddeutsche-laendertagen-auf-kuestrenkonferenz-in-wilhelmshaven-zu-wirtschaft-energie-und-infrastruktur-171613.html>).

1. Wie stellt sich aktuell die wirtschaftliche Situation der Werften in Niedersachsen dar, und welche mittelfristigen Perspektiven erwartet die Landesregierung für den Schiffbauort Niedersachsen?

Die wirtschaftliche Situation ist angespannt. Die Auftragseingänge sind im letzten Jahr innerhalb der EU-Zone um 64 % gesunken (Basis: Jan. bis Sep. 2019/ Jan. bis Sep. 2020, Angabe VSM). Die Werften und Wertstandorte im gesamten Bundesgebiet sind von der aktuellen Corona-Situation stark getroffen, insbesondere zeigt sich dies im wichtigsten Segment Passagierschiffbau mit Bezug zum Tourismus. Es steht fest, dass in den kommenden Jahren Neubestellungen von Kreuzfahrtschiffen ausbleiben werden. Die Besteller von Kreuzfahrtschiffen leiden seit Beginn der Corona-Pandemie unter enormen Umsatzeinbußen, da keine Kreuzfahrten mehr stattfinden können. Gleichzeitig laufen die hohen Betriebskosten für die bestehende Flotte weiter. Dies hat direkte gravierende Auswirkungen auf die Werften, die Zulieferindustrie und somit auf die gesamte Wertschöpfungskette am Standort Deutschland. Um die Akquisition der Neuaufträge wird es aufgrund des herrschenden stark umkämpften Schiffbaumarktes einen harten Wettbewerb geben - nicht zuletzt wegen des erklärten Staatsziels Chinas, Weltmarktführer im Passagierschiffbau zu werden.

Der VSM sieht langfristig nur mit einer substanziellen zivilen Schiffbauindustrie ausreichend kritische Masse für die Sicherung der Infrastruktur und der Wertschöpfungsketten. Die Landesregierung geht davon aus, dass z. B. eine Spezialisierung der Unternehmen, die Begründung innovativer Technologien und eine praxisorientierte klimaneutrale Antriebstechnik den Schiffbaustandort in Niedersachsen fördern und sichern könnten. Die Unternehmen im norddeutschen Raum haben in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, dass sie hierzu in der Lage sind.

2. Welche niedersächsischen Werften wären in der Lage, Boote und Schiffe für die Deutsche Marine zu bauen?

Obwohl die Design-, Konstruktions- und Produktionsprozesse sowie die Infrastruktur und die Personalausstattung der Werften maßgeschneidert auf ein bestimmtes Produktportfolio angelegt sind, sind alle niedersächsischen Neubauwerften bzw. Standorte in Niedersachsen grundsätzlich in der Lage, Schiffe und Boote für die Deutsche Marine zu bauen; dies insbesondere, da die Deutsche Marine Bedarf an verschiedensten Einheiten für unterschiedliche Zwecke und Anforderungen hat - von klassischen Kampfschiffen unterschiedlicher Größe und Anforderungsprofilen bis hin zu vielen Fahrzeugen der Unterstützungs- und Hilfsflotte. Zudem besteht die Möglichkeit, je nach Fähigkeitsprofil einzelner Unternehmen und jeweiligem Schiffs- oder Bootstyp arbeitsteilig Schiffe und Boote zu bauen.

Die jeweilige Auftragsbewältigung ist unmittelbar mit den Anforderungen der Ausschreibung verbunden.

3. Welche niedersächsischen Werften sind in der Lage, Boote und Schiffe für die Deutsche Marine zu planen, entwickeln und zu konstruieren?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Welche niedersächsischen Werften sind in der Lage, Boote und Schiffe der Deutschen Marine zu reparieren, zu warten und/oder die Instandsetzung zu betreiben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Daneben beschränken die Größenabmessungen der instand zu setzenden Einheiten je nach Schiffstyp das Angebot an potenziellen Werften. Zuvorderst sind hier die Dockkapazitäten, sowohl von den Abmessungen als auch von der vorhandenen Anzahl, als begrenzender Faktor zu nennen. Auch das Instandsetzungsgeschäft erfordert langjährige Erfahrung, spezifisches Knowhow und entsprechende personelle und infrastrukturelle Ressourcen.

5. Welche Bedeutung hat der Marineschiffbau (inkl. internationaler Aufträge) in und für Niedersachsen?

Der Marineschiffbau hat eine hohe Bedeutung in und für Niedersachsen, da zahlreiche Arbeitsplätze unmittelbar und mittelbar durch ihn begründet werden. Die deutsche Marineschiffbauindustrie erbringt rund ein Drittel des Gesamtumsatzes der deutschen Schiffbauindustrie. Sie sichert und entwickelt wertvolles Knowhow, auch für zivile Anwendungen. Im Durchschnitt der letzten Jahre liegt der Umsatz der deutschen Marinewerften bei über 1,5 Milliarden Euro p. a. Die Marineschiffbauindustrie spielt deshalb für Niedersachsen neben dem Kreuzfahrtschiff- und Yachtbau und dem Bau ziviler Behördenschiffe eine bedeutende Rolle. Auch in diesem Sektor finden sich in Niedersachsen ausgewiesene Spezialwerften und Wertstandorte, welche Schiffe und Boote für den Bereich Sicherheit und Verteidigung weltweit entwickeln, konstruieren, produzieren und/oder instandsetzen. Daneben befindet sich in Niedersachsen eine große Anzahl relevanter Zulieferunternehmen der Wertschöpfungskette. Letztlich hat der Marineschiffbau einen prägenden Charakter für die örtlichen Kommunen und stärkt mit seinen Unternehmen die Standortfaktoren der Städte und Gemeinden.

6. Wie beurteilt die Landesregierung die Einstufung des Marineschiffbaus als Schlüsseltechnologie und die damit verbundenen Änderungen im Vergaberecht?

Die Anpassung des Vergaberechts im Bereich der militärischen Beschaffung (s. Gesetz zur beschleunigten Beschaffung im Bereich der Verteidigung und Sicherheit und zur Optimierung der Vergabestatistik vom 25. März 2020, BGBl. S. 674) wurde u. a. von der Landesregierung gefordert und die Realisierung wohlwollend zur Kenntnis genommen. Dort wurde der Begriff „sicherheitsindustrielle Schlüsseltechnologie“ eingeführt und wurden in der Folge entsprechende Verfahrenserleichterungen und Beschleunigungen im Beschaffungsprozess ermöglicht.

Das Ziel der Reform ist u. a., die Bundeswehr künftig handlungsfähiger bei sich schnell ändernden Sicherheitslagen zu machen. Sind wesentliche Sicherheitsinteressen betroffen, sollen dafür relevante Schlüsseltechnologien kurzfristig und effektiv beschafft werden können.

Der Bundesregierung sind allein entsprechende Kompetenzen eingeräumt. Die Landesregierung kann allenfalls beratend in den jeweiligen Entscheidungsprozessen mitwirken, sofern dies seitens des Bundes gewünscht bzw. geduldet wird.

7. **Hat die Landesregierung Kenntnis darüber, ob die Bundesregierung zur Umsetzung der Schlüsseltechnologien und der damit verbundenen notwendigen amtsseitigen Umsetzung zeitnah entsprechende Weisungen an das nachgeordnete Beschaffungsamt erlassen hat und diese dort Berücksichtigung finden?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. **Wie beurteilt die Landesregierung die jüngste Vergabepaxis der Bundesregierung, z. B. bei den Flottentankern (Neubau) oder dem Tender „Donau“ (Instandsetzung), im Marine-schiffbau insgesamt, bzw. inwieweit wird die Bundesregierung der Einstufung des Mari-neschiffbaus als Schlüsseltechnologie gerecht?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

9. **Was hat der „Appell der fünf norddeutschen Wirtschaftsminister und Senatorin an die Bundesregierung zum Fortbestand der Deutschen Schiffbauindustrie“ (PI des MW, 13.05.2020) bisher gebracht, und wie hat sich die Bundesregierung zu den dort aufge-führten Forderungen bisher verhalten?**

Der Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesregierung wurde auch dem Schiffbausektor zur Ver-fügung gestellt, die norddeutschen Länder hatten dieses mit Nachdruck im Vorfeld gefordert.

10. **Was wird die Landesregierung künftig, gegebenenfalls in Abstimmung mit weiteren Lan-desregierungen, unternehmen, damit der Fortbestand der deutschen Schiffbauindustrie gewährleistet bleibt?**

Die Landesregierung plant im Norddeutschen Verbund gemeinsam mit Bremen, Hamburg, Mecklen-burg-Vorpommern und Schleswig-Holstein weitere Vorschläge zu gegebener Zeit zu unterbreiten, um die Standorte der deutschen Schiffbauindustrie zu sichern.

11. **Wird es aufgrund der aktuellen Entwicklungen im deutschen Schiffbau weitere Appelle an die Bundesregierung geben, und falls ja, wann wird es den Appell oder die Appelle geben?**

Die Landesregierung hofft, dass durch die aktuellen Appelle bereits deutliche Verbesserungen ein-treten. Gleichwohl ist die Landesregierung aufgeschlossen, neue Erkenntnisse jederzeit mit entspre-chenden Initiativen zur Realisierung vorzuschlagen bzw. umzusetzen.

12. **Kann sich die Landesregierung weitere, über einen Appell an die Bundesregierung hin-gehende Maßnahmen vorstellen und, falls ja, wann und welche?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

13. **Hätten nach Ansicht der Landesregierung niedersächsische Werften das Potenzial, Ver-sorgungs- und Unterstützungsschiffe der Deutschen Marine zu reparieren oder Instand-setzungs- und Modernisierungsarbeiten durchzuführen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

14. **Kann sich die Landesregierung vorstellen, dass Versorgungsschiffe für die Deutsche Marine auch in Niedersachsen gebaut werden?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

15. Inwieweit trifft es zu, dass das hohe „Lohnniveau in Deutschland“ (Emder Zeitung, 14.01.2021) Auftragsvergaben im Schiffbau an deutsche Werften verhindern könnte?

Das Lohnniveau in Deutschland richtet sich nach den Tarifverhandlungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Die Landesregierung akzeptiert und begrüßt diese Tarifautonomie. Deshalb sind alle öffentlichen Auftraggeber angehalten, neben dem Preis stärker qualitätsbildende Zuschlagskriterien in ihren Ausschreibungsverfahren anzuwenden.

Bei den Auftragsvergaben des militärischen öffentlichen Auftraggebers sollte die Bundesregierung den Marineschiffbau umfassend (Unter- und Überwasserschiffbau) als nationale verteidigungsindustrielle Schlüsseltechnologie behandeln.

16. Gibt es weitere Standortfaktoren, die gegen eine Auftragsvergabe an die deutsche Schiffbauindustrie sprechen, und falls ja, welche sind dies nach Auffassung der Landesregierung?

Der Landesregierung sind keine derartigen Standortfaktoren bekannt, die gegen eine Auftragsvergabe an die deutsche Schiffbauindustrie sprechen.

17. Mit Bezug auf die Forderungen des „Appells der fünf norddeutschen Wirtschaftsminister und Senatorin an die Bundesregierung zum Fortbestand der Deutschen Schiffbauindustrie“ (PI des MW, 13.05.2020): Wie müssten die Entscheidungskriterien ausgelegt werden, damit öffentliche Vergaben verbessert und beschleunigt umgesetzt werden können?

Über eine verbesserte und vorübergehend beschleunigte öffentliche Beschaffung sollen Bund und Länder direkt Einfluss auf die Wirtschaftskraft der deutschen Schiffbauindustrie nehmen. Entscheidungskriterien bei öffentlichen Vergaben sollten breiter angelegt werden - das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung empfiehlt, neben dem Preis zukünftig auch ökoeffiziente Antriebe, Referenzen sowie Wertschöpfungsanteile stärker zu berücksichtigen.

18. Wie müssten nach Auffassung der Landesregierung die Bundesregierung, die Deutsche Marine und das zuständige Beschaffungamt sowie die deutsche Schiffbauindustrie zusammenwirken, damit es zu einer kontinuierlichen, den Erfordernissen entsprechenden Auftragsvergabe bei Neubau, Reparatur und Instandsetzung von Booten und Schiffen der Deutschen Marine kommen kann?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

19. Hält die Landesregierung das „Strategiepapier der Bundesregierung zur Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie“ (https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/S-T/strategiepapier-staerkung-sicherits-und-verteidigungsindustrie.pdf?__blob=publicationFile&v=4) für ausreichend, oder sieht die Landesregierung hier noch Ergänzungs- oder Änderungsbedarf?

In dem genannten Papier der Bundesregierung wurde die Forderung Niedersachsens und anderer Bundesländer zur Aufnahme des Überwasserschiffbaus als Schlüsseltechnologie anerkannt. Des Weiteren werden erstmalig die Bereiche der zivilen Sicherheitsindustrie und der Verteidigungsindustrie zusammen betrachtet. Vor diesem Hintergrund sind die von der Bundesregierung angekündigten Maßnahmen zur Stärkung dieser hoch innovativen Industrie grundsätzlich zu begrüßen. Die Landesregierung wird die Entwicklung einer verstärkten industriellen Konsolidierung innerhalb Europas begleiten und damit bei der Entwicklung einer europäischen Verteidigungsindustrie die Wettbewerbsfähigkeit und Teilhabe der niedersächsischen Industrie sichern.

20. Welche regionale und landesweite Bedeutung misst die Landesregierung der Anwesenheit der Deutschen Marine in Niedersachsen, insbesondere der Einsatzflottille 2, bei?

Die herausragende regionale und auch landesweite Bedeutung des Marinestandortes Wilhelmshaven (Heppenser Groden) der Bundeswehr ergibt sich aus der Dimension der dortigen Stationierung:

Die Einsatzflottille 2 ist einer der drei Großverbände der Deutschen Marine. In ihr sind die Fregatten, Einsatzgruppenversorger und Flottentanker der Marine zusammengefasst. Rund 4 000 Soldatinnen und Soldaten, zivile Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehören zur Einsatzflottille 2 und ihren Geschwadern.

Zur Einsatzflottille 2 gehört der Marinestützpunkt in Wilhelmshaven. Mit Einrichtungen der Streitkräftebasis zusammen ist er zugleich der größte Standort der Bundeswehr überhaupt. Insgesamt sind ca. 8 000 bis 8 500 Personen im Marinestützpunkt Heppenser Groden beschäftigt.

Daneben befindet sich in Nordholz der Marinefliegerstützpunkt, der u. a. mit der Unterstützung des Havariekommandos, den Umweltüberwachungsflügen und der Seenotrettung wichtige Aufgaben erfüllt.

Neben der wirtschaftlichen Bedeutung u. a. des Marinestandorts Wilhelmshaven für sichere Arbeitsplätze und Dienstposten, für lokale Wirtschaft und Gewerbe würdigt die Landesregierung die Verbundenheit Niedersachsens mit seinem traditionsreichen Marinestandort seit Jahrzehnten durch die Übernahme von symbolischen Patenschaften. So bestand bis 2015 eine sehr lebendige und gewinnbringende Patenschaft zur Fregatte Niedersachsen. Nach deren Außerdienststellung hat das Land ab 2016 eine Patenschaft zum Marinestützpunktkommando Wilhelmshaven übernommen und bemüht sich beim Bundesministerium der Verteidigung seitdem auch wieder um die künftige Namensgebung eines neuen Schiffes der Deutschen Marine auf den Namen „Niedersachsen“.

(Verteilt am)