

Vorlage für die Sitzung des Senats am 17.03.2020
„Auswirkungen des Stopps der Ausschreibung des Neubaus der Polarstern II für das
Land Bremen?“

Anfrage für die Fragestunde der Bremischen Bürgerschaft (Landtag)

A. Problem

Die Fraktion der FDP hat für die Fragestunde der Bürgerschaft (Landtag) folgende Anfrage an den Senat gestellt:

1. Inwiefern ist das Land Bremen in den Ausschreibungsprozess rund um den Neubau der Polarstern II eingebunden und in welcher Phase wurde die Ausschreibung zum Neubau der Polarstern II gestoppt?
2. Wie bewertet der Senat den Ausschreibungsstopp durch die Bundesregierung und inwiefern soll die Ausschreibung nach Kenntnis des Senats mit welchem Zeithorizont fortgesetzt oder neu gestartet werden?
3. Welche Auswirkungen hat der Stopp der Ausschreibung für geplante Projekte des AWI?

B. Lösung

Auf die vorgenannte Anfrage wird dem Senat folgende Antwort vorgeschlagen:

Zu Frage 1:

In den Ausschreibungsprozess rund um den Neubau des Forschungsschiffs FS Polarstern II war das Land Bremen zu keiner Zeit eingebunden. Der Neubau des FS Polarstern II wird zur 100% durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) finanziert, so dass aus vergaberechtlichen Gründen keine detaillierten Informationen zum Verfahren durch das BMBF bekanntgegeben wurden. Das Verfahren befand sich in der Leistungsphase 2 - Vergabeverfahren „Werft“, als es gestoppt wurde.

Zu Frage 2:

Seit der Empfehlung des Wissenschaftsrates für einen Neubau FS Polarstern II sind mittlerweile 10 Jahre vergangen. Eine weitere Verzögerung beim Neubau des FS Polarstern II wäre kritisch zu bewerten. Das neue Vergabeverfahren sollte möglichst zügig und noch im Kalenderjahr 2020 aufgenommen werden. Bis 2027 muss das FS Polarstern II geplant, gebaut, erprobt und an das AWI übergeben worden sein, da 2027 die Betriebszeit des Forschungsschiffs Polarstern I endet.

Zu Frage 3:

Die laufenden und bisher geplanten Projekte können mit dem FS Polarstern I durchgeführt werden. Wichtig ist, dass das FS Polarstern II dem AWI 2027 zur Verfügung steht und eine zeitliche Lücke zwischen der Außerdienststellung des FS Polarstern I und der Inbetriebnahme des FS Polarstern II vermieden wird. Ansonsten würden in den Folgejahren geplante Projekte nicht durchgeführt werden können.

Nachdem 1978 die Entscheidung zur Antarktis-Forschung im Bundestag gefällt wurde und damit der Bedarf eines Forschungs- und Versorgungseisbrechers notwendig wurde, konnte innerhalb von 4 Jahren der Forschungseisbrecher Polarstern entworfen und gebaut werden, so dass letztendlich im Winter 1982/83 die erste Probefahrt in die Antarktis von der Wissenschaft durchgeführt werden konnte. Seitdem ist der Forschungseisbrecher jährlich 320 Tage auf See, um sowohl hochqualifizierte Forschung in der Arktis wie der Antarktis durchzuführen. Neben der wissenschaftlichen internationalen Polarforschung obliegt dem Eisbrecher die Versorgung der Neumayer-Station und der antarktischen Landexpeditionen. In der Gesamtbetrachtung darf auch nicht vergessen werden, dass es nach dem Antarktisforschungsprogramm der Bundesregierung zu den Aufgaben des FS Polarstern I gehört, nicht nur die Station zu versorgen, sondern auch Landexpeditionen durch die Anlieferung logistischer Güter wie Treibstoffe, Fahrzeuge und andere Versorgungsgüter, die für die Arbeiten auf dem Eis erforderlich sind, zu unterstützen. Zur Sicherstellung der Aufgaben über 2027 hinaus bedarf es eines funktionstüchtigen Forschungseisbrechers. Ein weiterer zeitlicher Verzug führt zu einer weiteren Kostenerhöhung beim Neubau des FS Polarstern II. Sollte das FS Polarstern II bis zum Erlöschen der Genehmigung von FS Polarstern I (2027) nicht einsatzbereit sein, müsste dieses generalüberholt werden. Eine Modernisierung des FS Polarstern I würde nach einer ersten Kostenschätzung mehr als 300 Mio. Euro kosten. Zudem verbergen sich hier erhebliche Risiken, da eine solche Modernisierung als ‚Major Conversion‘ von der Klasse eingestuft werden könnte. Dieses ist mit dem bestehenden Schiffskörper nicht mehr zu erfüllen. Hinzukommt, dass die Versorgungslage von Ersatzteilen für die 38 Jahre alten Systeme sich zunehmend verschlechtert und dies in einer weiteren Zunahme der Reparaturkosten mündet. In diesem

Zusammenhang ist darüber hinaus von verlängerten Wertzeiten auszugehen, in denen das Schiff dann nicht für Forschungstätigkeiten zur Verfügung steht.

Nur mit einem Neubau bis 2027 kann das hohe internationale Ansehen und die Führungsrolle des AWI und damit des Landes Bremen innerhalb der internationalen Spitzenforschung für polare und klimarelevante Fragen aufrechterhalten werden.

C. Alternativen

Keine Alternativen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Mit der Beantwortung dieser Anfrage sind keine finanziellen oder personalwirtschaftlichen Auswirkungen verbunden. Die mitgeteilten Sachverhalte beziehen sich im Grundsatz auf Personen aller Geschlechter gleichermaßen.

E. Beteiligung und Abstimmung

Keine.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschluss

Der Senat stimmt entsprechend der Vorlage der Senatorin für Wissenschaft und Häfen vom 09.03.2020 einer mündlichen Antwort auf die Anfrage der Fraktion der FDP in der Fragestunde der Bremischen Bürgerschaft (Landtag) zu.