

**Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
vom 2. November 2020**

„Offene Fragen im Casus Nachbau „Seute Deern“ bzw. „Najade“

Die Fraktion Bündnis90/Die Grünen hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Der Nachbau des Traditionsseglers „Seute Deern“ wird seit seiner Havarie Ende 2019 kontrovers in der (Fach-)Öffentlichkeit und in der bremischen Landespolitik sowie diversen Verwaltungsgremien diskutiert. Zuletzt wurde eine Variantenprüfung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass ein Nachbau des Schiffs aus Holz nicht umsetzbar sei. Gegen einen Nachbau aus Holz sprachen neben Kostengründen durch eine lange Projektdauer auch Umwelt- und Ressourcenschutzgründe, da für einen Holznachbau ca. 2100 Kubikmeter, zum größten Teil neu geschlagenes, Eichenholz benötigt würden. Auch die Varianten als segelbares Stahlschiff mit einer Klassifizierung als Museums- oder Fahrgastschiff scheiden laut Variantenprüfung aufgrund der hohen Herstellungs- und Betriebskosten aus. Als einzige in Frage kommende Variante wurde ein festliegendes, nicht segelbares Museumsschiff mit einem sogenannten Schwimmfähigkeitszeugnis in Stahlbauweise für ca. 34,4 Millionen Euro deklariert. Somit würden von den insgesamt 46 Millionen der vom Bund in Aussicht gestellten Mittel noch ca. 10 Millionen Euro für die Sanierung der Museumsflotte des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) verbleiben.

Da der Nachbau aus Holz aus den oben genannten Gründen nicht umsetzbar ist, es aber gerade die Holzbauweise ist, die die „Seute Deern“ auszeichnet, wurde ersatzweise nach einem in Bremerhaven gebauten Schiff gesucht, das als Vorbild für einen Nachbau dienen könnte. Zur Option steht jetzt der Nachbau des Dreimasters "Najade" aus Stahl. Die „Najade“ ist das erste in Deutschland gebaute stählerne Vollschiiff, das in der Tecklenborgwerft in Geestemünde gefertigt wurde.

Bei Großprojekten entstehen im Laufe des Bauprozesses bekanntlich oft Kostensteigerungen. Laut eines Berichts im Ausschuss für Wissenschaft, Medien, Datenschutz und Informationsfreiheit ist derzeit aber nur ein geringer Puffer für Mehrkosten eingeplant. Berechnungen ergeben darüber hinaus, dass sich die Betriebs- und Erhaltungskosten für einen Nachbau auf ca. 1600 Euro am Tag belaufen würden. Es ist schwer vorstellbar, dass sich diese Ausgaben durch mögliche Vermietung des Nachbaus als Veranstaltungsort und den Verkauf von Eintrittskarten decken lassen.

Hinsichtlich des Verfahrens als auch bezüglich der Bewältigung möglicher Nachfolgekosten sind weitere Fragen zu klären: Auch wenn die für den Nachbau zur Verfügung

gestellten Bundesmittel quasi „Restmittel“ aus dem Kulturhaushalt des Bundes darstellen und den Nachbau, zumindest entsprechend der derzeitigen Kostenplanungen, zu 100 Prozent finanzieren würden, muss die Abwicklung nichtsdestotrotz transparent und logisch nachvollziehbar dargestellt werden. Das ist nicht zuletzt wichtig, um das Vertrauen der Steuerzahler*innen nicht zu verlieren und um den bremischen Haushalt nicht langfristig zu belasten.

Um Steuergelder sinnvoll einzusetzen, müssen alle Möglichkeiten eingehend geprüft werden. So könnte zum Beispiel auch das Forschungsschiff „Polarstern“, das 2027 außer Betrieb gestellt wird, zu einem Museumsschiff umgerüstet werden und als spektakulärer Ersatz für das verlorene Museumsschiff dienen. Die Zeit bis zur Außerdienststellung der „Polarstern“ könnte genutzt werden, um deren Ankunft im DSM vorzubereiten. Die Gelder für den Neubau der „Seute Deern“ könnten verwendet werden, um die „Polarstern“ baulich und konzeptionell in das DSM einzubetten. So müssten z.B. Themen wie Liegeplatz, Tiefgang im Museumshafen etc. adressiert werden. Für diese Lösung spricht die starke Verbindung der „Polarstern“ zu Bremerhaven, die bereits jetzt überregional bekannt ist. Zudem wäre die „Polarstern“ konzeptionell gesehen eine hervorragende "Brücke" zwischen Schifffahrtsmuseum und Klimahaus. Die „Polarstern“ ist schon jetzt eine Ikone der Wissenschaft und Forschung und dementsprechend prädestiniert dafür, künftiger Teil des deutschen maritimen Erbes zu werden. Der sich aus der großen Bekanntheit des Schiffs ergebende touristische Anziehungsfaktor wäre zudem voraussichtlich weitaus höher als bei den bisher diskutierten Nachbau-Lösungen.

Wir fragen den Senat:

Auf welcher (Antrags-)Grundlage hat der Haushaltsausschuss des Bundes sich 2019 für eine Finanzierung eines Neubaus der „Seute Deern“ entschieden?

Wer hat wann diesen Antrag mit welchem Inhalt und in welcher Höhe gestellt?

Wer war im Vorfeld in die Antragsformulierung und -stellung eingebunden?

Wurde in der Antragsbegründung auf Gutachten, Realisierungs- und Finanzierungsmodelle etc. Bezug genommen und falls ja, auf welche?

Welche Vereinbarungen und Absprachen wurden bisher insgesamt von Vertreter*innen des Senats Bremens und/oder des Magistrats Bremerhavens mit der Beauftragten für Kultur und Medien des Bundes bzw. dem Haushaltsausschuss oder weiteren Akteur*innen des Bundes in der Angelegenheit „Nachfolgeschiff der Seute Deern“ und hinsichtlich der Sanierung der Museumsflotte des DSM getroffen? Bitte aufschlüsseln nach Datum und Art der Vereinbarung bzw. Absprache sowie Art der Niederlegung (z.B. Gesprächsnotiz, Bescheid, Brief, E-Mail etc.) darstellen.

Welche Gremien werden ab sofort und zukünftig zu welchem konkreten Zeitpunkt mit dem Thema eines Nachfolgeschiffs der „Seute Deern“ sowie der Sanierung der Museumsflotte des DSM befasst sein? Bitte alle Verfahrensschritte darstellen.

Zu welchem Zeitpunkt des Verfahrens muss der Bund, und insbesondere die Beauftragte für Kultur und Medien des Bundes, erneut für eine Entscheidungsfindung eingebunden werden?

Wie bewertet der Senat die Option, dass die Entscheidungsbefugnis darüber, ob und in welcher konkreten Ausgestaltung es einen Neubau der „Seute Deern“ bzw. „Najade“ geben wird, alleinig vom Magistrat in Bremerhaven als möglichen Träger und Zuwendungsempfänger übernommen wird?

Voraussetzung für die Erteilung eines Zuwendungsbescheides ist die Vorlage eines langfristigen Betriebskonzeptes für den Neubau. Nachdem geplant ist, den Neubau in das Stiftungsvermögen des DSM zu überführen, würde dem DSM insoweit die Umsetzung des Betriebskonzeptes obliegen. Ist das DSM deshalb schon im Rahmen der Antragstellung an der Erarbeitung eines langfristigen Betriebskonzeptes beteiligt?

Wer erstellt dieses langfristige Betriebskonzept?

Ist dem Senat bekannt, ob das DSM gegenüber dem Magistrat Bremerhaven vor Antragstellung eine Abnahmeverpflichtung bezüglich des Neubaus eingehen bzw. eine Abnahmegarantie erteilen wird, sofern der Magistrat Bremerhaven temporär die Trägerschaft über die Neubaumaßnahme übernehmen sollte?

Falls ja, ist dem Senat bekannt, ob das DSM sicherstellen wird, dass sich diese auf einen vollständig fertiggestellten Neubau bezieht?

Welche Voraussetzungen wird solch eine Abnahmeverpflichtung o.ä. nach Kenntnis des Senats im Detail enthalten?

Wie bewertet der Senat, dass der Senat und das Schifffahrtsmuseum in finanzieller Verantwortung für die Unterhaltskosten des Neubaus stünden, sofern der Neubau nach Fertigstellung in das Stiftungsvermögen des DSM überführt würde und damit eine Dreiteilung der Verantwortung zwischen dem Schifffahrtsmuseum, der Stadt Bremerhaven und dem Land Bremen vorläge, obwohl Senat und DSM an den Entscheidungen bzgl. des Neubaus ggf. zuvor nicht beteiligt waren?

Wie hoch sind die jeweils anfallenden prozentualen Finanzierungsanteile der genannten drei Akteur*innen, beispielsweise für möglicherweise nicht vollständig gedeckte Betriebs- und Erhaltungskosten des Neubaus?

Wie hoch schätzt der Senat das verbleibende finanzielle Risiko in Hinsicht darauf ein, dass ein Neubau der „Seute Deern“ bzw. „Najade“ doch teurer wird als veranschlagt,

wie dies bei Großprojekten oft der Fall ist?

Ist eine hundertprozentige Finanzierung durch den Bund dann noch gegeben bzw. können spätere Kostensteigerungen mit dem Bund nachverhandelt werden und bestehen diesbezüglich gegebenenfalls schon Absprachen?

Welche Sanierungsbedarfe liegen bei der Museumsflotte des DSM aktuell vor und auf welcher Grundlage (Expertengutachten o.ä.)? Bitte die Kosten aufgeschlüsselt nach einzelnen Schiffen und Sanierungsbedarfen darstellen.

Ist das DSM Antragsteller und Zuwendungsempfänger für die Mittel zur Sanierung der Museumsflotte? Falls nein, wer wird diese Mittel beantragen?

Auf welcher belastbaren Grundlage werden diese Mittel beantragt?

Beträgt die beantragte Höhe dieser Sanierungsmittel 10 Millionen Euro oder muss ein möglicher finanzieller „Puffer“ für den Neubau in Abzug gebracht werden?

Reichen die 10 Millionen Euro, die laut aktueller Planung für die Sanierung der Museumsflotte des DSM zur Verfügung stehen, nach Ansicht des Senats aus, um die restlichen Schiffe der Museumsflotte zu sanieren?

Wenn nein, welche Möglichkeiten für weitere finanzielle Unterstützung gibt es gegebenenfalls und welche prozentualen Anteile an den Kosten würden auf welche*n Akteur*in zurückfallen?

Wie bewertet der Senat die möglicherweise eintretende Problemlage, dass es keinen finanziellen Spielraum mehr gibt, sollte der Neubau der „Seute Deern“ bzw. „Najade“ teurer werden als geplant, weil die 10 Millionen Euro (möglicherweise durch einen anderen Zuwendungsempfänger) für die Sanierung der Museumsflotte des DSM zeitgleich zum Neubau verbraucht werden und damit nicht mehr als finanzieller „Puffer“ zur Verfügung stehen?

Ist es korrekt, dass der Anteil von 10 Millionen Euro für die Sanierung der Museumsflotte an einen Neubau der „Seute Deern“ bzw. „Najade“ gebunden ist bzw. explizit nur dann ausgezahlt werden kann, wenn auch der Neubau tatsächlich durchgeführt wird?

a. Welche konkrete Vereinbarung bzw. Absprache liegt dem zugrunde?

Welche Kosten sind für die Errichtung einer historischen Hafenkulisse zur Einbettung des Neubaus der „Seute Deern“ bzw. „Najade“ vor dem Schifffahrtsmuseum kalkuliert und können diese durch die Bundesmittel für den Neubau gedeckt werden und wenn nicht, wer wird die Finanzierung übernehmen?

Wie bewertet der Senat die Idee, als Ersatz für die verlorene „Seute Deern“ anstelle eines Nachbaus der „Najade“ das Forschungsschiff „Polarstern“, das 2027 außer Betrieb gestellt wird, als Museumsschiff umzurüsten und die für den Nachbau der „Najade“ veranschlagten ca. 34 Millionen Euro für die dafür anfallenden Kosten inklusive ggf. notwendiger baulicher und konzeptioneller Einbettung in das DSM (z.B. Liegeplatz, ausreichender Tiefgang im Museumshafen, museales Konzept etc.) zu verwenden?

Wäre es möglich, sollte das Nachfolgeschiff der „Seute Deern“ sowie die Sanierung der Museumsflotte kostengünstiger als geplant realisiert werden können, die Bundesmittel auch für die Betriebskosten- und Erhaltungskosten des Nachfolgeschiffs zu verwenden?“

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Auf welcher (Antrags-)Grundlage hat der Haushaltsausschuss des Bundes sich 2019 für eine Finanzierung eines Neubaus der „Seute Deern“ entschieden?**
- 2. Wer hat wann diesen Antrag mit welchem Inhalt und in welcher Höhe gestellt?**
- 3. Wer war im Vorfeld in die Antragsformulierung und -stellung eingebunden?**

Die Fragen 1 bis 3 werden zusammenfassend beantwortet.

In der Senatsvorlage der Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz sowie des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 07.05.2019 wurde die Realisierung der Gesamtmaßnahme „Sanierung Seute Deern“ im Rahmen der „Entwicklung einer Handlungsstrategie für das Museumsschiff „Seute Deern““ beschlossen. Die Untersuchung möglicher Varianten zur Sanierung der „Seute Deern“ konnte erfolgen. Dafür waren von der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM) Planungsmittel in Höhe von 1,4 Mio. Euro (davon Bund und Land je 0,7 Mio. €) für die Jahre 2019 und 2020 vorgesehen worden.

Die Kostenschätzung für die gesamte Sanierungsmaßnahme der „Seute Deern“ belief sich auf ca. 34 Mio. EUR. Auf der Grundlage des Sanierungs- und Nutzungskonzeptes wurde von der BKM eine 50%ige Förderung durch den Bund unter der Bedingung einer Kofinanzierung in gleicher Höhe in Aussicht gestellt.

Der Bund hatte daraufhin im Haushaltsausschuss des Bundestages für den Haushalt gemäß Beschluss vom Juni 2018 eine Zuwendung in Höhe von 17,0 Mio. EUR - unter der Voraussetzung einer Kofinanzierung des Landes in gleicher Höhe -

beschlossen, die der Erhaltung bzw. Sanierung des Museumsschiffes „Seute Deern“ dienen sollte.

Nach dem Brand der „Seute Deern“ am 15.02.2019 und der Havarie am 30.08.2019 fasste der Stiftungsrat des DSM unter Vorsitz der Senatorin für Wissenschaft und Häfen am 23.10.2019 den Beschluss für den Rückbau der Dreimastbark auf der Grundlage von Fachgutachten zur Bewertung des Schiffszustandes. Das Vorhaben zur Sanierung des Schiffes musste schließlich aufgegeben werden.

Vor dem Hintergrund der Haushaltsnotlage des Landes Bremen und Intervention des Bremerhavener Bundestagsabgeordneten Uwe Schmidt beschloss der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages in seiner Bereinigungssitzung am 14.11.2019 zum Bundeshaushalt 2020 zusätzliche Mittel in Höhe von 29 Mio. EUR zu den für den Bundeshaushalt 2019 bewilligten Mitteln von 17 Mio. EUR bereitzustellen. Die vom Bund bereitgestellten Mittel in Höhe von insgesamt 46 Mio. EUR stehen – ohne Erfordernis einer Kofinanzierung des Landes - für den Nachfolgebau der „Seute Deern“ zur Verfügung.

Aus Gründen von „Gefahr im Verzug“ wurde die „Seute Deern“ am 27.03.2020 in ein Hafenbecken des Alten Hafens am Baltimore Pier verzogen und in einem Sandbett für den Rückbau gesichert.

Uwe Beckmeyer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie a.D., ist am 27.12.2019 von der Senatorin für Wissenschaft und Häfen mit der Koordination der Projekte Nachfolgebau „Seute Deern“ und der Sanierung der Museumsflotte beauftragt worden. Herr Beckmeyer leitet in dieser Funktion eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des Wissenschaftsressorts, von Bremenports, der Stadt Bremerhaven, der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS), der Bremerhavener Entwicklungsgesellschaft Alter/Neuer Hafen mbH & Co. KG (BEAN) und des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM).

Um eine Grundsatzentscheidung über die Gesamtfinanzierung eines Nachfolgebaus der „Seute Deern“ treffen zu können, wurde mit der BKM vereinbart, dass vorab Planungsvorleistungen zur Verfügung gestellt werden, um die Schiffsvarianten für den Nachfolgebau hinsichtlich der investiven Kosten und Betriebskosten bewerten zu können.

4. Wurde in der Antragsbegründung auf Gutachten, Realisierungs- und Finanzierungsmodelle etc. Bezug genommen und falls ja, auf welche?

Die Begutachtung des Sanierungsbedarfs und die Zustandsfeststellung der „Seute Deern“ führte zur Entscheidungsgrundlage für den Haushaltsausschuss des Bundes. Der ursprüngliche Plan, die „Seute Deern“ zu sanieren, ist nach dem Sinken des Schiffes und nach dem Wassereinbruch Ende August 2019 sowie nach der Bergung drei Wochen später nicht mehr umsetzbar gewesen.

Mit der BKM wurde vereinbart, dass die für die Sanierung der „Seute Deern“ bereitzustellenden Mittel für Planungsvorleistungen genutzt werden sollten, um die Gesamtkosten der Schiffsvarianten eines Nachfolgebauts bewerten zu können. Ein Antragsverfahren bei der BKM für den Nachfolgebau der „Seute Deern“ ist bisher nicht eingeleitet worden.

Der Koordinator hat mit der BKM vereinbart, dass zunächst eine Variantenbetrachtung der möglichen Optionen für einen Nachfolgebau der „Seute Deern“ erfolgen soll.

5. Welche Vereinbarungen und Absprachen wurden bisher insgesamt von Vertreter*innen des Senats Bremens und/oder des Magistrats Bremerhavens mit der Beauftragten für Kultur und Medien des Bundes bzw. dem Haushaltsausschuss oder weiteren Akteur*innen des Bundes in der Angelegenheit „Nachfolgeschiff der Seute Deern“ und hinsichtlich der Sanierung der Museumsflotte des DSM getroffen? Bitte aufschlüsseln nach Datum und Art der Vereinbarung bzw. Absprache sowie Art der Niederlegung (z.B. Gesprächsnotiz, Bescheid, Brief, E-Mail etc.) darstellen.

Im Februar 2020 ist grundsätzlich mit der BKM der Umgang mit Entscheidungen aus den Bereinigungssitzungen mit dem BKM erörtert worden, d.h. Nachfolgebau „Seute Deern“ und Restaurierung der Museumsflotte. In mehreren Gesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern der BKM wurde auf Vorschlag Bremens eine Variantenuntersuchung zu Möglichkeiten des Nachfolgebauts des Seglers „Seute Deern“ sowie zur Restaurierung der Museumsflotte, Sicherung der „Seute Deern“ und notwendiger Gremienbeschlüsse zur Beauftragung der Variantenstudie mitgeteilt bzw. erörtert (11. Februar / 22. April 2020). Die BKM stimmte dieser Vorgehensweise zu und verwies bei diesen Gesprächen auf den beschlossenen Kostenrahmen. Der Vorschlag für eine Variantenuntersuchung ist von der Arbeitsgruppe entwickelt worden. Diese Empfehlung wurde vom Koordinator an den Magistrat der Stadt Bremerhaven herangetragen (April 2020). Der Magistrat der Stadt

Bremerhaven hat der Empfehlung entsprochen und die Vergabe der Variantenstudie gemäß Tischvorlage Nr. IV/32/2020 beschlossen (22.04.2020).

Auftrag der Gutachter war, die verschiedenen Schiffsvarianten in Holzbauweise und in Stahlbauweise zu vergleichen und deren jeweiligen Herstellungskosten zu ermitteln. Die Ergebnisse dieses Gutachtens stellen zudem die Planungsbasis für das DSM für ein museales Konzept zur Einbindung des hölzernen Segelschiffbaus in die Entwicklung der Transportschiffahrt der letzten Jahrhunderte dar, mit dem das nationale maritime Erbe Deutschlands bewahrt und vermittelt werden soll.

Das Ergebnis des Gutachtens wurde der BKM am 27. August 2020 im Beisein des Schiffsbauentwicklers (Loell und Conradi) vorgestellt und von der BKM positiv aufgenommen. Das Ergebnis des Gesprächs mit der BKM zur Variantenuntersuchung bestärkte die Empfehlung der Gutachter, statt eines nicht finanzierbaren und damit nicht realisierbaren Nachfolgebaus in Holzbauweise, eine bezahlbare umsetzbare Stahlvariante auf der Grundlage des historischen Bremerhavener Segelschiff-Nachfolgebaus der „Najade“ von 1888 zu favorisieren.

Daraus ergab sich die Notwendigkeit, den Bundshaushaltsausschuss über diese Entwicklung zu unterrichten und zu erwirken, dass die Entwicklungen von den Abgeordneten mitgetragen und ihre Beschlussfassung dem entsprechend präzisiert wird. Notwendige Bestandteile eines vorzubereitenden Antrages durch den Zuwendungsempfänger an die BKM sind zudem ein museales Konzept, das vom DSM zu entwickeln ist, wie auch ein Konzept für den Betrieb und die zukünftige Nutzung des Nachfolgebaus „Najade“. Für Letzteres ist eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Experten der maritimen Wirtschaft beauftragt worden (18. Oktober 2020).

Zur digitalen Sicherung der unter Denkmalschutz stehenden „Seute Deern“ ist ein Antrag des DSM für eine digitale 3-D-Aufnahme als Digitalisierungsprojekt zur Erhaltung des historischen Objektes von der BKM bewilligt worden. Das Digitalisierungsprojekt wird zu 100% von der BKM finanziert. Die Digitalisierung des Objektes wird voraussichtlich im Juni 2021 beendet sein, wenn auch die Rückbaumaßnahme der „Seute Deern“ abgeschlossen sein wird.

Als Grundlage der Gespräche dienten Fachgutachten der Möller Survey Marine GmbH & Co. KG und Bremenports zur Bewertung des schiffsbaulichen Zustandes der Museumsflotte. Vereinbarungen wurden diesbezüglich nicht getroffen. Die Kommunikation mit der BKM wird vertraulich geführt.

- 6. Welche Gremien werden ab sofort und zukünftig zu welchem konkreten Zeitpunkt mit dem Thema eines Nachfolgeschiffs der „Seute Deern“ sowie der Sanierung der Museumsflotte des DSM befasst sein? Bitte alle Verfahrensschritte darstellen.**

Der Magistrat der Stadt Bremerhaven ist in Kooperation mit dem Koordinator zukünftig maßgeblich für das weitere Verfahren des Nachfolgebaus der „Seute Deern“ verantwortlich. Die Stadt Bremerhaven bzw. eine ihrer einschlägigen Gesellschaften (BEAN) ist potentieller Zuwendungsempfänger für die in Aussicht gestellten Bundesmittel für den Nachfolgebau „Najade“. Die BKM ist Zuwendungsgeber zur Bereitstellung der Zuwendung des Bundes.

Unter Leitung des Koordinators Uwe Beckmeyer begleitet die Lenkungsgruppe „Seute Deern und Museumshafen 2.0“ das Projekt. Für die Beantragung von Zuwendungen für die Sanierung der Museumsflotte ist weiterhin das Land Bremen in Kooperation mit dem Koordinator zuständig. Die Gremien des Landes Bremens und der Stadt Bremerhaven werden beteiligt.

Das notwendige Betriebskonzept wird in Bremerhaven von der Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Experten erstellt. Das DSM ist eingebunden zur Erstellung eines musealen Konzeptes zur Gestaltung einer u.a. digitalen Ausstellung im Innenbereich des Schiffsneubaus.

- 7. Zu welchem Zeitpunkt des Verfahrens muss der Bund, und insbesondere die Beauftragte für Kultur und Medien des Bundes, erneut für eine Entscheidungsfindung eingebunden werden?**

Die BKM ist zu beteiligen, sobald der Bewilligungsantrag mit dem Betriebskonzept und dem musealen Ausstellungskonzept für den Nachfolgebau erstellt ist.

- 8. Wie bewertet der Senat die Option, dass die Entscheidungsbefugnis darüber, ob und in welcher konkreten Ausgestaltung es einen Neubau der „Seute Deern“ bzw. „Najade“ geben wird, alleinig vom Magistrat in Bremerhaven als möglichen Träger und Zuwendungsempfänger übernommen wird?**

Der Senat begrüßt die Bereitschaft des Magistrats der Stadt Bremerhaven, die Rolle des Trägers und Zuwendungsempfängers für den Nachfolgebau „Seute Deern“ zu übernehmen.

9. Voraussetzung für die Erteilung eines Zuwendungsbescheides ist die Vorlage eines langfristigen Betriebskonzeptes für den Neubau. Nachdem geplant ist, den Neubau in das Stiftungsvermögen des DSM zu überführen, würde dem DSM insoweit die Umsetzung des Betriebskonzeptes obliegen. Ist das DSM deshalb schon im Rahmen der Antragstellung an der Erarbeitung eines langfristigen Betriebskonzeptes beteiligt?

10. Wer erstellt dieses langfristige Betriebskonzept?

Die Fragen 9 bis 10 werden zusammenfassend beantwortet.

Der Koordinator Uwe Beckmeyer leitet die Lenkungsgruppe „Seute Deern und Museumshafen 2.0“ sowie die Arbeitsgruppe „Betriebskonzept“. Die Arbeitsgruppe „Betriebskonzept“ erarbeitet das Betriebskonzept für den Nachfolgebau „Najade“ unter Beteiligung von Experten*Innen der maritimen Wirtschaft.

Vertreter des DSM sind aktiv als Mitglieder in beiden Gruppen eingebunden.

11. Ist dem Senat bekannt, ob das DSM gegenüber dem Magistrat Bremerhaven vor Antragstellung eine Abnahmeverpflichtung bezüglich des Neubaus eingehen bzw. eine Abnahmegarantie erteilen wird, sofern der Magistrat Bremerhaven temporär die Trägerschaft über die Neubaumaßnahme übernehmen sollte?

Dem Senat ist nicht bekannt, dass das DSM eine mögliche Abnahmeverpflichtung bezüglich des Nachfolgebaus vor der Antragstellung eingegangen ist. Ob das DSM eine Abnahmeverpflichtung oder Abnahmegarantie für den Nachfolgebau zusichern wird, kann nur nach Vorliegen des Betriebskonzeptes mit dem DSM in der Arbeitsgruppe erörtert werden.

12. Falls ja, ist dem Senat bekannt, ob das DSM sicherstellen wird, dass sich diese auf einen vollständig fertiggestellten Neubau bezieht?

Eine Abnahmeverpflichtung oder Abnahmegarantie des DSM bezöge sich nur auf einen vollständig fertiggestellten Nachfolgebau des Schiffes Najade.

13. Welche Voraussetzungen wird solch eine Abnahmeverpflichtung o.ä. nach Kenntnis des Senats im Detail enthalten?

Die Frage einer Abnahmeverpflichtung oder Abnahmegarantie kann erst beantwortet werden, wenn das langfristige Betriebskonzept vorliegt. Die Gewährleistung

der jährlichen Bereitstellung der Betriebskosten ist eine grundlegende Voraussetzung für eine Abnahmeverpflichtung bzw. Abnahmegarantie, die in Abstimmung mit dem DSM und dem Magistrat Bremerhaven zu entwickeln wäre.

- 14. Wie bewertet der Senat, dass der Senat und das Schifffahrtsmuseum in finanzieller Verantwortung für die Unterhaltskosten des Neubaus stünden, sofern der Neubau nach Fertigstellung in das Stiftungsvermögen des DSM überführt würde und damit eine Dreiteilung der Verantwortung zwischen dem Schifffahrtsmuseum, der Stadt Bremerhaven und dem Land Bremen vorläge, obwohl Senat und DSM an den Entscheidungen bzgl. des Neubaus ggf. zuvor nicht beteiligt waren?**
- 15. Wie hoch sind die jeweils anfallenden prozentualen Finanzierungsanteile der genannten drei Akteur*innen, beispielsweise für möglicherweise nicht vollständig gedeckte Betriebs- und Erhaltungskosten des Neubaus?**

Die Fragen 14 und 15 werden zusammenfassend beantwortet.

Die Fragen zur finanziellen Verantwortung und prozentualen anteiligen Finanzierung können erst beantwortet werden, wenn die Ergebnisse zum langfristigen Betriebskonzept vorliegen. Danach sind entsprechende vertragliche Vereinbarungen auf der Grundlage des Erhaltungs- und Betriebskonzeptes gemeinsam zu entwickeln. Vertreter der Senatorin für Wissenschaft und Häfen sowie Koordinator Uwe Beckmeyer sind weiterhin in die Gespräche mit der BKM eingebunden. Wenn der Neubau des Schiffes in das Stiftungsvermögen überstellt werden sollte, wäre die Stiftungsurkunde des DSM maßgebend für die anteilige Kostenteilung. Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen sowie das DSM sind Teil der Arbeitsgruppe zum Nachfolgebau „Seute Deern“ und somit an der Gesamtplanung beteiligt.

- 16. Wie hoch schätzt der Senat das verbleibende finanzielle Risiko in Hinsicht darauf ein, dass ein Neubau der „Seute Deern“ bzw. „Najade“ doch teurer wird als veranschlagt, wie dies bei Großprojekten oft der Fall ist?**

Es wurde ein Kostenvoranschlag der Arbeitsgemeinschaft der Ingenieurbüros Judel/Vrolijk & Co. sowie Detlev Löll Ingenieurbüro GmbH, Peenemünde, vorgelegt. In der Kostenkalkulation des Ingenieurbüros ist ein Risikozuschlag von 10% berücksichtigt.

17. Ist eine hundertprozentige Finanzierung durch den Bund dann noch gegeben bzw. können spätere Kostensteigerungen mit dem Bund nachverhandelt werden und bestehen diesbezüglich gegebenenfalls schon Absprachen?

Die BKM stellt vor dem Hintergrund der ausgewählten Variante und einer entsprechenden politischen Beschlusslage eine 100%ige Finanzierung der Schiffsbaukosten für den Nachfolgebau in Aussicht. Kostensteigerungen sind in den Gesprächen mit der BKM bisher nicht thematisiert worden. Die Einhaltung des Kostenrahmens ist zu gewährleisten.

18. Welche Sanierungsbedarfe liegen bei der Museumsflotte des DSM aktuell vor und auf welcher Grundlage (Expertengutachten o.ä.)? Bitte die Kosten aufgeschlüsselt nach einzelnen Schiffen und Sanierungsbedarfen darstellen.

Die Kosten für die Sanierung der Museumsflotte sind von Bremenports auf der Grundlage des Fachgutachtens der Möller Survey Marine GmbH & Co. KG gutachterlich ermittelt worden. Die Kosten stellen sich wie folgt dar:

Elbe 3	1.210.420,00 €
Brand- und Wasserstandsmelder zu Elbe 3	20.000,00 €
Rau IX	566.072,00 €
Brand- und Wasserstandsmelder zu Rau IX	20.000,00 €
Seefalke ohne Werft, mit Risiko Stahlbau Hauptdeck	414.819,00 €
Brand- und Wasserstandsmelder zu Seefalke	20.000,00 €
Motorschlepper Helmut	161.230,00 €
Oder- Haffkahn Emma	114.815,00 €
Stoßboot Hanse zu Emma o. Beleg	30.000,00 €
Summe Instandsetzung Netto	2.557.356,00 €
Schiffbaulicher Prüfer Elbe 3	15.400,00 €
Schiffbaulicher Prüfer Rau IX	15.400,00 €
Schiffbaulicher Prüfer Seefalke	15.400,00 €
Schiffbaulicher Prüfer Helmut	15.400,00 €
Schiffbaulicher Prüfer Emma	15.400,00 €
Bauaufsicht Elbe 3	52.800,00 €
Bauaufsicht Rau IX	24.200,00 €
Bauaufsicht Seefalke	17.600,00 €
Bauaufsicht Helmut	8.800,00 €
Bauaufsicht Emma	5.500,00 €
Summe Sachverständiger netto	185.900,00 €

Brückenöffnungen Holländerbrücke, Glasdrehbrücke, Scherzerbrücken H.-H.-Meier Straße pro Verholvorgang 1.500,- Fremdleistung Bremenports	7.500,00 €
Projektsteuerung BEAN ca. 100stdx95,-	9.500,00 €
Summe Sonstige Kosten netto	17.000,00 €
Gesamtsumme	2.760.256,00 €
5% Unvorhergesehenes	138.012,80 €
Gesamtsumme Netto	2.898.268,80 €
MwSt	550.671,07 €
Brutto	3.448.939,87 €

Die Kostenschätzung für die Instandsetzung der Museumsschiffe beläuft sich auf ca. 3.448.939 EUR. Weitere zusätzliche Kosten für die Gewährleistung der Sicherheit auf Museumsschiffen sind mit ca. 2,9 Mio. bis 3,1 Mio. EUR geschätzt worden. Die Schätzung der Gesamtkosten beläuft sich auf rund 6,5 Mio. EUR. Die Bereitstellung der Land- und Kajenanlagen sind je nach gewählter Hafenvariante nicht in der Kostenaufstellung enthalten.

19. Ist das DSM Antragsteller und Zuwendungsempfänger für die Mittel zur Sanierung der Museumsflotte? Falls nein, wer wird diese Mittel beantragen?

20. Auf welcher belastbaren Grundlage werden diese Mittel beantragt?

Die Fragen 19 und 20 werden zusammenfassend beantwortet.

Das DSM ist potentieller Antragsteller und Zuwendungsempfänger für bereitzustellende Zuwendungsmittel zur Instandhaltung und Sanierung der Museumsflotte. Die Museumsschiffe sind Bestandteil des Stiftungsvermögens. Die Sanierung und Restaurierung der Museumsflotte werden weiterhin neben dem Nachfolgebau „Seute Deern“ und der „Elbe 3“ auch Gegenstand der Gespräche bei der BKM sein. Die Beantragung entsprechender Zuwendungsmittel erfolgt in Absprache mit der BKM auf der Grundlage der zu erwartenden Kosten und Anforderungen der BKM. Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 18.

- 21. Beträgt die beantragte Höhe dieser Sanierungsmittel 10 Millionen Euro oder muss ein möglicher finanzieller „Puffer“ für den Neubau in Abzug gebracht werden?**
- 22. Reichen die 10 Millionen Euro, die laut aktueller Planung für die Sanierung der Museumsflotte des DSM zur Verfügung stehen, nach Ansicht des Senats aus, um die restlichen Schiffe der Museumsflotte zu sanieren?**
- 23. Wenn nein, welche Möglichkeiten für weitere finanzielle Unterstützung gibt es gegebenenfalls und welche prozentualen Anteile an den Kosten würden auf welche*n Akteur*in zurückfallen?**

Die Fragen 21 bis 23 werden zusammenfassend beantwortet.

Der Mittelbedarf für die Museumsflotte ist mit insgesamt ca. 6,5 Mio. EUR angegeben (siehe die Antwort zur Frage 18 „Zusammenstellung der Gesamtkosten“). Angesichts der auf Grundlage des Beschlusses der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses des Bundestags vom 26/27.11.2020 vorgesehenen Gesamtmittel wäre danach ein Puffer gegeben. Darüberhinausgehende Kenntnisse liegen dem Senat nicht vor.

- 24. Wie bewertet der Senat die möglicherweise eintretende Problemlage, dass es keinen finanziellen Spielraum mehr gibt, sollte der Neubau der „Seute Deern“ bzw. „Najade“ teurer werden als geplant, weil die 10 Millionen Euro (möglicherweise durch einen anderen Zuwendungsempfänger) für die Sanierung der Museumsflotte des DSM zeitgleich zum Neubau verbraucht werden und damit nicht mehr als finanzieller „Puffer“ zur Verfügung stehen?**

Aus derzeitiger Sicht wäre auf der Grundlage des Beschlusses der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses des Bundestages am 26/27.11.2020 über 46 Mio. EUR ein finanzieller „Puffer“ in Höhe von rund 5 Mio. EUR gegeben.

- 25. Ist es korrekt, dass der Anteil von 10 Millionen Euro für die Sanierung der Museumsflotte an einen Neubau der „Seute Deern“ bzw. „Najade“ gebunden ist bzw. explizit nur dann ausgezahlt werden kann, wenn auch der Neubau tatsächlich durchgeführt wird?**

Die Mittelbereitstellung der BKM basiert auf der Beschlusslage des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages; dementsprechend sind mögliche Mittel für

die Sanierung der Museumsflotte an die Fertigstellung des Nachfolgebauts „Najade“ gebunden.

25. a. Welche konkrete Vereinbarung bzw. Absprache liegt dem zugrunde?

Aktuelle Grundlage ist der Beschluss des Haushaltsausschusses des Bundestages in der Bereinigungssitzung vom 26/27.11.2020.

26. Welche Kosten sind für die Errichtung einer historischen Hafenkulisse zur Einbettung des Neubaus der „Seute Deern“ bzw. „Najade“ vor dem Schifffahrtsmuseum kalkuliert und können diese durch die Bundesmittel für den Neubau gedeckt werden und wenn nicht, wer wird die Finanzierung übernehmen?

Die Kosten einer „historischen Hafenkulisse“ sind nicht Teil der Finanzierungen des Bundes. Die Realisierung der historischen Hafenkulisse ist perspektivisch Aufgabe des Magistrats der Stadt Bremerhaven. Es ist zu prüfen, ob eine finanzielle Unterstützung aus Mitteln der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) generiert werden kann.

27. Wie bewertet der Senat die Idee, als Ersatz für die verlorene „Seute Deern“ anstelle eines Nachbaus der „Najade“ das Forschungsschiff „Polarstern“, das 2027 außer Betrieb gestellt wird, als Museumsschiff umzurüsten und die für den Nachbau der „Najade“ veranschlagten ca. 34 Millionen Euro für die dafür anfallenden Kosten inklusive ggf. notwendiger baulicher und konzeptioneller Einbettung in das DSM (z.B. Liegeplatz, ausreichender Tiefgang im Museumshafen, museales Konzept etc.) zu verwenden?

Der Beschluss der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses des Bundestages vom 26/27.11.2020 lässt diese Variante nicht zu. Der Bund ist Eigner der „Polarstern“ und zuständig für die Verwendung des Forschungsschiffes.

28. Wäre es möglich, sollte das Nachfolgeschiff der „Seute Deern“ sowie die Sanierung der Museumsflotte kostengünstiger als geplant realisiert werden können, die Bundesmittel auch für die Betriebskosten- und Erhaltungskosten des Nachfolgeschiffs zu verwenden?

Die in der Bereinigungssitzung des Bundestages vom 26/27.11.2020 beschlossenen Mittel stehen ausschließlich für investive Maßnahmen zur Verfügung.