

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Berengar Elsner von Gronow, Jan Ralf Nolte, Rüdiger Lucassen, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/24972 –**

Das neue integrierte Marineeinsatz-Rettungszentrum

Vorbemerkung der Fragesteller

„Die Deutsche Marine muss weiter auf ihr neues schwimmendes Lazarett warten. Das neue integrierte Marineeinsatz-Rettungszentrum (iMERZ), das von der Werft German Naval Yards Kiel (GNYK) gebaut wurde, passt nicht auf den Einsatzgruppenversorger Frankfurt am Main. Das Rettungszentrum entwickelt sich immer mehr zu einem Dauerproblem der Marine: Vor mehr als fünf Jahren, im Februar 2015, war das vorhandene MERZ bei der Einlagerung an Land während eines Werftaufenthaltes des Einsatzgruppenversorgers abgebrannt. Im September vergangenen Jahres hatte die Kieler Werft mit dem Neubau eines neuen Rettungszentrums begonnen, das in diesem Frühjahr in das Schiff integriert werden sollte. Im Unterschied zur vorherigen Containerlösung sollte das neue Rettungszentrum als festes Deckshaus auf den Versorger aufgesetzt werden. Bei der nun anstehenden Integration stellte sich allerdings ein Problem heraus: Das an Land gebaute Rettungszentrum passt nicht auf das Schiff. Das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) bestätigte am (heutigen) Mittwoch einen entsprechenden Bericht der „Kieler Nachrichten“. Nach Angaben des Koblenzer Beschaffungsamtes ist in den internen Berichten von einer Toleranzüberschreitung die Rede, vor allem die Anschlussstellen für Kabel passten nicht. Das iMERZ werde jetzt von der Werft auf eigene Kosten neu gebaut. Eine Einrüstung in die Frankfurt am Main sei dann erst bei der nächsten planmäßigen Instandsetzung im kommenden Jahr möglich“ (vgl. <https://augengeradeaus.net/2020/06/dauerproblem-marine-rettungszentrum-jetzt-passt-es-nicht-aufs-schiff/>).

Probleme: Passungenauigkeit und komplizierter Anschluss

„Mittlerweile sind sowohl die Werft als auch der Auftraggeber, das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung (BAAINBw) in Koblenz, recht kleinlaut bei dem Projekt geworden. Offenbar passt das Bauwerk nicht aufs Schiff und muss verschrottet werden. Zusätzlich scheint der Anschluss an das Schiff dermaßen kompliziert zu sein, dass die ursprüngliche Werftmannschaft damit überfordert ist. Mittlerweile ist der Kieler Projektleiter ausgetauscht. In der Konsequenz kann die „Frankfurt am Main“ seit einem

halben Jahr nicht zur See fahren, und das Projekt kommt nicht weiter“ (vgl. <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Grosse-Probleme-beim-Umbau-von-Marineversorger,marine1224.html>).

1. Warum wurde von der bisherigen Bauweise, das MERZ Marine besteht nach Kenntnis der Fragesteller aus 26 20-Fuß- und 30-Fuß-ISO-Containern, die zweistöckig auf dem Oberdeck eines Einsatzgruppenversorgers (EGV) installiert werden, abgewichen und eine integrierte Variante (iMERZ) für den EGV Frankfurt am Main ausgeschrieben und bestellt?

Basierend auf den bisherigen Betriebs- und Einsatzerfahrungen wurde in Abstimmung mit dem Bedarfsträger von der wiederholten Beschaffung einer containerisierten Variante des Marineeinsatz-Rettungszentrums (MERZ) abgesehen, um wesentliche Vorteile, die sich aus einer baulichen Integration in die Schiffsinfrastruktur ergeben, zu nutzen. Im Wesentlichen sind dies die verbesserte räumliche Gestaltung der Funktionsbereiche im Hinblick auf die medizinischen Bedürfnisse, der feste Einbau der Schiffsbetriebsanlagen, die bessere Einbindung in die Schiffszitadelle zum ABC-Schutz sowie verbesserte Verkehrswege zum Schiff und zur Bettenstation.

2. Welche Chancen und Risiken wurden im Zuge des Beschaffungsprozesses des iMERZ identifiziert?

Wesentliche Herausforderung war die Integration des integrierten Marineeinsatz-Rettungszentrums (iMERZ) in die Plattform und der damit verbundene Zeitbedarf. Als Mitigationsmaßnahme erfolgt der Aufbau des iMERZ unabhängig von der Plattform, um die tatsächliche Integrationszeit in das Schiff und damit dessen Bindung auf maximal drei Monate zu begrenzen. Als Chancen wurden im Wesentlichen die in der Antwort auf die Frage 1 genannten Vorteile identifiziert.

3. Was sind die Ursachen, dass das gelieferte iMERZ nicht auf dem EGV Frankfurt am Main montiert werden kann?

Bei der Fertigung des iMERZ traten Abweichungen von den im Rahmen des Auftrages erstellten Konstruktionsunterlagen beim Auftragnehmer auf, welche außerhalb der zulässigen Toleranzen lagen. Diese Abweichungen konnten nicht zielführend behoben werden und führten zur Entscheidung der Werft, einen Neubau der Stahlkonstruktion vorzunehmen.

4. Welche genauen Pass- und Anschlussprobleme behindern den Einbau des iMERZ?

Maßvorgaben an die Stahlstruktur des iMERZ wurden vom Auftragnehmer nicht eingehalten. Die Abweichungen waren derart umfassend, dass eine Nutzung der Stahlstruktur im Weiteren nicht erreichbar war.

5. Wurde innerhalb der Ausschreibung und Vergabe explizit auf mögliche Abweichungen der Planunterlagen ggü. den tatsächlichen Abmessungen u. Ä. hingewiesen?

Wenn nein, warum nicht?

Mit der Leistungsbeschreibung zum iMERZ als Bestandteil der Ausschreibung wurde der Auftragnehmer explizit verpflichtet, erforderliche Anpassungen und Änderungen am Einsatzgruppenversorger (EGV) FRANKFURT AM MAIN vorzunehmen und hierfür im Zuge der Konstruktion u. a. die genaue Position der Schnittstellen zu erfassen und an Bord zu verifizieren. Somit wurde innerhalb der Ausschreibung deutlich dargestellt, dass mögliche Abweichungen zwischen den Planunterlagen und den tatsächlichen Abmessungen durch den Auftragnehmer zu berücksichtigen sind.

Abweichungen von Planunterlagen waren jedoch nicht ursächlich für die entstandenen Probleme. Ergänzend wird auf die Antworten auf die Fragen 3 und 4 verwiesen.

6. Welche Nachteile erwachsen der Marine aus dem nun verspäteten Zulauf des dringend benötigten MERZ?

Die Einrüstung des iMERZ war ursprünglich unmittelbar vor einer planmäßigen Werftliegezeit ab Februar 2020 geplant. Dies war aufgrund der fehlerhaften Anfertigung der Stahlstruktur nicht möglich. Der EGV FRANKFURT AM MAIN wird sich voraussichtlich bis zum Jahr 2022 in einer planmäßigen Werftinstandsetzung befinden.

Die Einsatzfähigkeit der verbleibenden deutschen Role-2-Fähigkeit bleibt, wie bereits seit dem Jahr 2015, abhängig von der Verfügbarkeit eines Einsatzgruppenversorgers als Plattform. Eine zusätzliche Einschränkung durch die notwendige Neuanfertigung des iMERZ ergibt sich durch die planmäßige Instandsetzung des EGV FRANKFURT AM MAIN absehbar nicht, sofern die Fertigstellung und Integration während oder direkt im Anschluss an die planmäßige Werftliegezeit erfolgt.

7. Ab wann wird der EGV Frankfurt am Main voraussichtlich für Auslandseinsätze wieder uneingeschränkt zur Verfügung stehen?

Der EGV FRANKFURT AM MAIN wird nach derzeitiger Planung voraussichtlich Ende des ersten Quartals 2022 wieder voll zur Verfügung stehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.