

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

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

Der Nachbau des Traditionseglers „Seute Deern“ wird seit seiner Havarie Ende 2019 kontrovers in der (Fach-)Öffentlichkeit und in der bremschen 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 Schwimffähigkeitszeugnis 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 Vollschiff, 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 bremschen 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 Schiffahrtsmuseum 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 Schiffahrtsmuseum 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 Schiffahrtsmuseum, 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 Schiffahrtsmuseum 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?

Beschlussempfehlung:

Dr. Solveig Eschen, Maurice Müller, Björn Fecker
und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen