



Bundesministerium der Verteidigung, 11055 Berlin

Bundesrechnungshof  
Postfach 12 06 03  
53048 Bonn

HAUSANSCHRIFT Fontainengraben 150, 53123 Bonn

POSTANSCHRIFT Postfach 1328, 53003 Bonn

TEL

FAX

E-MAIL

BETREFF

**Prüfungsmitteilung zum Thema „Instandsetzung der GORCH FOCK“ - Teil 1: Vorbereitung der Instandsetzung und der Entscheidung zu ihrer Fortsetzung vom 3. Januar 2019;**  
hier: Stellungnahme im Rahmen des kontradiktorischen Verfahrens

BEZUG

Ihre Prüfungsmitteilung - Gz IV 2 - 2018 - 0819 (VS-NfD) - vom 3. Januar 2019

ANLAGE

- 1 - (Stellungnahme)

Gz

HC II 2 - 28-20-02 (01/19)

Bonn, 28. Februar 2019

Die Aufgaben der Bundeswehr sind in den vergangenen Jahren gewachsen. Einsätze und einsatzgleiche Verpflichtungen nehmen zu. Das betrifft die Bundeswehr insgesamt und auch die Deutsche Marine. Sie personell und materiell zu stärken, ist daher ein wichtiger Bestandteil der eingeleiteten Trendwenden.

Bei der Entwicklung des Führungsnachwuchses der Marine kommt der Ausbildung auf einem Segelschulschiff eine Schlüsselrolle zu. Hier wird die Besatzung mit den Lebens- und Arbeitsbedingungen auf hoher See vertraut und erwirbt fachmännische Kenntnisse und Fertigkeiten. Dazu zählt nicht zuletzt ein gesundes Maß an Risikobereitschaft sowie das unverzichtbare Verantwortungsbewusstsein für die Sicherheit von Mensch, Material und Umwelt.

Die Betriebssicherheit der Schiffe – und damit ihrer Besatzung – ist dabei wesentlich. Deswegen müssen regelmäßig fundierte Schiffbauliche Untersuchungen durchgeführt und dokumentiert werden. Das gleiche gilt für die aus den Untersuchungen resultierenden Instandsetzungen. Die dafür maßgeblichen Vorgaben und Vorschriften werden kontinuierlich fortentwickelt, um ein Höchstmaß an Sicherheitsstandards zu gewährleisten.

Bei allen davon betroffenen Entscheidungen wird abgewogen zwischen militärischem Auftrag und wirtschaftlichem Einsatz von Personal und Haushaltsmitteln. Priorität genießt jedoch immer die Sicherheit von Besatzung und Schiff.

Das gilt auch für die Entscheidungen des Leitungsbereichs des BMVg. Diese Entscheidungen sind entsprechend vorzubereiten, entlang der Regelungen der Ergänzenden Geschäftsordnung des BMVg.

Solche Vorlagen beschränken sich nicht nur auf einen Vorschlag zur Entscheidung. Sie müssen auch mögliche Risiken klar herausstellen und darlegen, wie ihnen zu begegnen ist. Dazu gehört auch der ausdrückliche Hinweis auf (weitere) finanzielle Kosten, die mit der Entscheidung verbunden sind.

Dazu ist es möglich, in Abwägung verschiedener Handlungsoptionen Kostenvergleiche vorzunehmen (Zentrale Dienstvorschrift für die Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Geschäftsbereich BMVg). Dabei müssen jedoch betriebswirtschaftliche Grundsätze eingehalten werden – das heißt, es müssen alle bekannten Fakten berücksichtigt und in ihren finanziellen Auswirkungen ermittelt und belegt werden.

Vor diesem Hintergrund ist die Prüfung des Bundesrechnungshofs der Instandsetzung der Gorch Fock zu sehen. Sie war Auslöser einer umfangreichen internen Prüfung durch unsere interne Revision, deren Erkenntnisse wir noch nicht abschließend aufgearbeitet haben. So wird im Weiteren untersucht, wie die fraglichen Leitungsvorlagen vom Januar 2017 und März 2018 zustande gekommen sind, um Verantwortlichkeiten zu klären, Prozesse zu hinterfragen und daraus resultierende Maßnahmen zu ergreifen.

Der bisherige Stand erlaubt es jedoch bereits festzustellen, dass wir dem überwiegenden Teil der Darstellungen des Bundesrechnungshofes sowie den Empfehlungen im Wesentlichen folgen und die zusammenfassenden Bemerkungen teilen. Allerdings bedürfen Ihre Feststellungen, gerade mit Blick auf die Gesamtbewertung, der Ergänzung.

Vor allem legt das BMVg Wert auf die Feststellung, dass nach Abschluss der Instandsetzung 2012 auch nach Ansicht des Havariebeauftragten die Sicherheit der Soldatinnen und Soldaten nicht mehr beeinträchtigt war.

Auch ist der Eindruck falsch, das BMVg habe mit dem Ziel der kurzen Instandhaltungsvorhaben auf notwendige Reparaturen verzichtet. Es sind lediglich Reparaturen aufgeschoben worden, bei denen dies unter Abwägung aller Gesichtspunkte, insbesondere der sicheren Teilnahme am Seeverkehr, machbar, zweckmäßig und aus Sicht des BMVg wirtschaftlich war.

Ferner ist die Feststellung falsch, der neue Anstrich der Masten habe mehrfach erfolgen müssen, weil nachträgliche Ultraschall-Untersuchungen der erneuerten Masten dies erfordert hätten. Wie die Änderungen der Werftarbeitsliste zeigen, ist der neue Farbaufbau nur an neu gefertigten Masten erfolgt und musste nicht für weitere Untersuchungen wieder entfernt werden.

Zudem ist die Feststellung zu korrigieren, „nur wenige Personen“ könnten aktiv zur Instandhaltung beitragen, weshalb es zweckmäßig sei, die Stammbesatzung auf andere Schiffe zu bringen. Nicht nur wird die Stammbesatzung weiter gebraucht – von Köchen bis zum Ersatzteilmanagement –, sondern sie kann auch und gerade während der Instandhaltung in ihrem Aufgabenfeld unterstützen und ihre Ausbildung fortsetzen, z.B. mit Blick auf technische Kenntnisse über das Schiff. Nicht zu vernachlässigen ist auch die Bindung zwischen Besatzung und Schiff, die auch durch den Instandhaltungsprozess weiter ausgeprägt wird.

Die detaillierte Stellungnahme des BMVg ist in den einzelnen Punkten der beigefügten Anlage ausgeführt.

Im Auftrag

