

***Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 1. Februar 2007******Zukunft der Bremer Bootsbau Vegesack***

Die Bremer Bootsbau Vegesack gGmbH (BBV) hat am 8. März 2006 den Insolvenzantrag gestellt. Seit dem 1. Juni 2006 ist das Insolvenzverfahren eröffnet. Zur BBV gehört neben ihrer Tätigkeit als Beschäftigungsträger, der für die Bremer Agentur für Integration und Soziales arbeitsmarktpolitische Maßnahmen durchführt, auch der Betrieb der restaurierten Schiffe, der in dem Betriebsteil BBV-Sailing organisiert ist.

Die BBV soll mit neuem Konzept weitergeführt werden. Bis heute konnte die BBV noch kein tragfähiges Konzept für die Fortführung vorlegen. Derweil hat die Deputation für Arbeit und Gesundheit der BBV am 27. September 2006 und am 19. Dezember 2006 insgesamt 952.000 € an Fördermitteln aus dem Strukturhilfe-Programm bewilligt.

Wir fragen den Senat:

1. Gläubigerverhältnisse der BBV
  - a) War die BBV zum Zeitpunkt der Insolvenzanmeldung überschuldet oder zahlungsunfähig?
  - b) Wer waren die Hauptgläubiger zum Zeitpunkt der Insolvenzeröffnung?
  - c) In welcher Höhe war der Senator für Arbeit zu diesem Zeitpunkt Gläubiger?
  - d) Wie hoch waren die Gläubigerforderungen zu diesem Zeitpunkt insgesamt, und wie viel Masse stand dem gegenüber?
2. Eigentumsverhältnisse der restaurierten Schiffe
  - a) Bestätigt der Senat weiterhin seine Auffassung, die er in seiner Antwort vom 4. April 2006 auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Drs. 16/978) dargelegt hat, dass die BBV der Freien Hansestadt Bremen schuldrechtliche Eigentumsvorbehalte an der Hansekogge „Roland von Bremen“, der Gaffelketch „Roter Sand“, dem Weserkahn „Franzius“ und dem Heringslogger „Wietze“ eingeräumt habe? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?
  - b) Wie bewertet der Senat die Auffassung des Insolvenzverwalters und des Amtsgerichts, dass die Schiffe Eigentum der BBV sind?
  - c) Welche bilanziellen und vermögenswirksamen Auswirkungen hätte das auf den Jahresabschluss 2005, den Wirtschaftsplan 2006 und die Einschätzung, die BBV sei überschuldet, wenn die Auffassung des Insolvenzverwalters richtig ist, dass die Schiffe Eigentum der BBV sind?
  - d) Welchen Wert haben die einzelnen Schiffe, und wie wurde dieser ermittelt?
  - e) Welche Bedeutung hatte das Gutachten der KPMG mit Schreiben vom 10. Februar 2006 an die Senatsressorts für die Überschuldungsbewertung der BBV, und sind die Bewertungen heute noch zutreffend?

- f) Hätte eine Überschuldung mit der Folge der Insolvenz vorgelegen, wenn die Schiffe als Eigentum der BBV gewertet worden wären?
3. Gläserne Werft
- Welche Auswirkungen hat die Planung, dass einige Schiffe künftig nicht mehr fertiggestellt werden sollen, sondern reines Übungsobjekt für die Qualifizierung von Langzeitarbeitslosen sein sollen, und die Abteilung BBV-Sailing ausgegliedert werden soll (vergleiche Vorlage für die Deputation Arbeit und Gesundheit vom 27. September 2006), auf das Konzept und die Realisierung des Projekts Gläserne Werft?
  - Hält der Senat weiterhin an der Realisierung der Gläsernen Werft fest?
  - Wann soll mit der Realisierung der Gläsernen Werft begonnen werden?
4. Förderung mit öffentlichen Mitteln
- Wie hoch ist die durchschnittliche Förderung pro Ein-Euro-Job im Monat bei der BBV, die sich durch die Bewilligung von 952.000 € in der Deputation für Arbeit und Gesundheit am 27. September 2006 und am 19. Dezember 2006 ergibt?
  - Wie hoch ist durchschnittlich die Förderung pro Ein-Euro-Job im Monat bei den Beschäftigungsträgern (ohne BBV), die im Rahmen des Wettbewerbs zur Strukturhilfe von der Deputation für Arbeit und Gesundheit am 27. September 2006 bewilligt wurde?
  - In welcher Höhe fließen weitere Mittel des Landes und der Stadt Bremen, der Bremer Agentur für Integration und Soziales und der Bundesagentur für Arbeit in die BBV?
  - In welcher Höhe fließen weitere Mittel des Landes und der Stadt Bremen an die BBV-Sailing?
  - Wie erklärt sich die Differenz zwischen der Aussage, die BBV i. I. habe einen zusätzlichen Bedarf von 300.000 € angemeldet (Deputationsvorlage vom 19. Dezember 2006), und der tatsächlichen Steigerung der Fördermittel für die BBV um 452.000 €, die sich aus dem beantragten Förderbetrag der BBV im Rahmen des Strukturhilfe-Wettbewerbsaufrufs (Deputationsvorlage vom 27. September 2006, Anlage 1, Seite 1) und der tatsächlichen Förderung in Höhe von 952.000 € ergibt?
5. Verwendung der Mittelaufstockung
- Welche zusätzlichen Aufgaben sollen mit der Aufstockung des ursprünglich beantragten Förderbetrags gelöst werden bzw. welche zusätzlichen Risiken sollen damit abgesichert werden?
  - Welche Aufgabe hat in dem Zusammenhang das Personalcoaching, und wie teuer ist das? Woran ist bis heute der Sanierungstarifvertrag gescheitert?
  - Wofür werden die beiden zusätzlichen Bootsbauer gebraucht?
6. Kosten des Insolvenzverfahrens
- Wie hoch schätzt der Senat die Kosten des Insolvenzverfahrens?
  - In welcher Höhe wäre ein Zuschuss nötig gewesen, um den Insolvenzantrag von März 2006 zu vermeiden?
  - Werden die Kosten des Insolvenzverfahrens ganz oder teilweise aus öffentlichen Mitteln bezahlt?
  - Hat der Senat Kenntnis darüber, ob eine Veräußerung der Schiffe zur Begleichung der Insolvenzkosten geplant ist? Wenn ja, wie bewertet der Senat dies?
  - Plant der Senat, die Schiffe selbst zu kaufen? Wenn ja, welche Schiffe, aus welchem Grund und zu welchem Kaufpreis?

7. Konzept für die Fortführung der BBV
- a) Rechnet der Senat mit einem tragfähigen Konzept für die Fortführung der BBV, und zu welchem Zeitpunkt?
  - b) Welche Eckpunkte müsste nach Auffassung des Senats ein tragfähiges Konzept für die Fortführung der BBV enthalten?

Silvia Schön, Dr. Matthias Güldner,  
Karoline Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

### ***Antwort des vom Senats vom 27. Februar 2007***

Mit der am 1. Januar 1996 erfolgten Fusion der beiden Vorgänger „Jugendkutterwerk e. V.“ und „AUCOOP Bootswerkstatt e. V.“ ist die „Bremer Bootsbau Vegesack gGmbH“ (BBV) zu einem für das Land Bremen wichtigen Beschäftigungs- und Qualifizierungsanbieter (125 Teilnehmer in arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen und 15 Festangestellte) in Bremen-Nord geworden. In den letzten Jahren ist es jedoch mehrfach zu finanziellen Engpässen bei der BBV gekommen, die durch zusätzliche Überbrückungshilfen des Senators für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales (SfAFGJS) und in einem Fall des Senators für Wirtschaft und Häfen (SfWuH) abgefedert wurden.

Zuletzt ist die Geschäftsführung der BBV im Oktober 2005 an den SfAFGJS mit der Bitte herangetreten, nach Möglichkeiten weiterer finanzieller Unterstützung zu suchen, um erneut aufgetretene Finanzlücken zu decken.

In Anbetracht der arbeitsmarktpolitischen Bedeutung des Trägers in Bremen-Nord und der Planung, dass die BBV als Betreiber des Tourismusprojektes „Gläserne Werft“ agieren soll, haben der SfAFGJS und der SfWuH die KPMG, Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (KPMG), beauftragt, einen Plan-Abschluss zum 31. Dezember 2005 und einen Plausibilisierungsbericht des Wirtschaftsplans 2006 zu erstellen.

Die Tätigkeiten der KPMG haben unter anderem Unrichtigkeiten und Verstöße in der Rechnungslegung und erhebliche Defizite in den Organisations- und Personalstrukturen ergeben.

Am 8. März 2006 hat der damalige BBV-Geschäftsführer beim Amtsgericht Bremen das Insolvenzverfahren über das Vermögen der BBV beantragt.

1. a) War die BBV zum Zeitpunkt der Insolvenzanmeldung überschuldet oder zahlungsunfähig?

Die KPMG hat in ihrem Plan-Bilanzabschluss zum 31. Dezember 2005 ausgeführt: „Die Gesellschaft ist . . . im Rechtssinne des § 64 Abs. 1 GmbHG überschuldet, . . . Nach § 64 Abs. 1 GmbHG ist der Geschäftsführer verpflichtet, ohne schuldhaftes Zögern, spätestens aber drei Wochen nach Eintritt der Überschuldung und/oder der Zahlungsunfähigkeit, die Eröffnung des Insolvenzverfahrens zu beantragen.“

Sofern nicht geeignete Maßnahmen getroffen werden, und Die Sparkasse Bremen AG die bis auf Weiteres bewilligte und ungesicherte Kontokorrentlinie von 150 T€ nicht weiterhin aufrecht hält, droht ab Februar 2006 auch die Zahlungsunfähigkeit im Sinne des § 18 InsO, da die BBV dann nicht mehr in der Lage sein wird, die bestehenden Zahlungsverpflichtungen zum Zeitpunkt der Fälligkeit zu erfüllen.“

Der Geschäftsführer der BBV hat am 8. März 2006 beim Amtsgericht Bremen einen Insolvenzantrag gestellt.

Dem Insolvenzgericht allein obliegt die Aufgabe, festzustellen, ob und welche Insolvenzeröffnungsgründe vorliegen.

Mit Beschluss des Insolvenzgerichtes ist der vorläufige Insolvenzverwalter (vInsV) unter anderem beauftragt worden zu prüfen, ob Eröffnungsgründe für ein Insolvenzverfahren vorliegen.

Nach Prüfung durch den Insolvenzverwalter (InsV) hat das Insolvenzgericht am 1. Juni 2006 das Insolvenzverfahren eröffnet. Nach seiner Überzeugung liegt der Insolvenzgrund der Zahlungsunfähigkeit vor.

- b) Wer waren die Hauptgläubiger zum Zeitpunkt der Insolvenzeröffnung?

Der Insolvenzverwalter hat mit Hinweis auf das Insolvenzrecht darum gebeten, die Namen der Gläubiger und die Höhe der Forderungen nicht zu nennen.

Die Gläubiger werden im Eröffnungsbeschluss des Insolvenzverfahrens aufgefordert, ihre Forderungen beim InsV zur Insolvenztabelle anzumelden.

- c) In welcher Höhe war der Senator für Arbeit zu diesem Zeitpunkt Gläubiger?

Die bremer arbeit gmbh (bag) als arbeitsmarktpolitischer Dienstleister des SfAFGJS hat auf Mitteilung des InsV Forderungen in Höhe von 77.405,11 € zur Insolvenztabelle angemeldet.

Hierbei handelt es sich zum einen um noch nicht verwendete Fördermittel (16.527,26 €) und zum anderen um geleistete Vorauszahlungen für bewilligte Fördermaßnahmen (60.877,85 €) aus bestehenden Zuwendungsbescheiden, die entsprechend den Vorschriften der Landeshaushaltsordnung und der Europäischen Union durch die Eröffnung des Insolvenzverfahrens zurückzufordern waren.

- d) Wie hoch waren die Gläubigerforderungen zu diesem Zeitpunkt insgesamt, und wie viel Masse stand dem gegenüber?

Siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 1. b).

Der vorläufige Insolvenzverwalter hat unter anderem die Pflicht, eine gutachterliche Prüfung vorzunehmen, ob eine für die Verfahrensöffnung ausreichende Masse vorhanden ist.

Durch den Eröffnungsbeschluss des Insolvenzgerichtes ist davon auszugehen, dass dies der Fall ist.

2. a) Bestätigt der Senat weiterhin seine Auffassung, die er in seiner Antwort vom 4. April 2006 auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Drs. 16/978) dargelegt hat, dass die BBV der Freien Hansestadt Bremen schuldrechtliche Eigentumsvorbehalte an der Hansekogge „Roland von Bremen“, der Gaffelketch „Roter Sand“, dem Weserkahn „Franzius“ und dem Heringslogger „Wietze“ eingeräumt habe? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Der Senat hält an seiner Auffassung in der Antwort vom 4. April 2006 – „Die BBV ist als Eigentümer der Schiffe im Schiffsregister eingetragen und hat der Freien Hansestadt Bremen einen schuldrechtlichen Eigentumsvorbehalt eingeräumt. Im Fall der Veräußerung der Schiffe ist vorher die Zustimmung der Stadt einzuholen“ – auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Drs. 16/978) nicht mehr fest.

Hintergrund dieser damaligen Auffassung war der oben genannte Plan-Bilanzabschluss von KPMG, in dem es in Anlage 3 auf Seite 3 heißt: „Mit Vertrag vom 26. September/25. Oktober 2001, zuletzt geändert am 27. Januar 2003, hat die FHB vertreten durch den SfA, die Eigentumsrechte an den Schiffen ‚Roland von Bremen‘, ‚Roter Sand‘ und ‚Franzius‘ unter bestimmten Auflagen/Zweckbindungen auf die BBV übertragen. . . Bei Veräußerung entscheidet die FHB im Einvernehmen mit der BBV über die Verwendung des Verkaufserlöses. Im Falle der Insolvenz bzw. Zwangsvollstreckung oder wenn ansonsten die Gefahr besteht, dass ein Dritter das Eigentum an den Schiffen erlangen kann, ist die BBV verpflichtet, auf die Rechte des SfA aus diesem Vertrag mit Nachdruck hinzuweisen.“

Die gutachterliche Prüfung des vorläufigen InsV hat ergeben, dass der beschriebene Eigentumsvorbehalt keine realisierbare Forderung darstellt. Die Schiffe „Roland von Bremen“, „Roter Sand“ und „Franzius“ sind daher uneingeschränktes Eigentum der BBV und stellen damit einen Teil der Insolvenzmasse dar.

- b) Wie bewertet der Senat die Auffassung des Insolvenzverwalters und des Amtsgerichts, dass die Schiffe Eigentum der BBV sind?

Das Amtsgericht hat sich im Insolvenzverfahren bisher nicht zur Frage des Eigentums an den Schiffen geäußert, und hatte dazu nach dem Stand des Verfahrens auch keinen Anlass.

Der Senat schließt sich der Auffassung des Insolvenzverwalters an, dass die Schiffe Eigentum der BBV sind.

Siehe auch Antwort zu Frage 2. a).

- c) Welche bilanziellen und vermögenswirksamen Auswirkungen hätte das auf den Jahresabschluss 2005, den Wirtschaftsplan 2006 und die Einschätzung, die BBV sei überschuldet, wenn die Auffassung des Insolvenzverwalters richtig ist, dass die Schiffe Eigentum der BBV sind?

Ordnungsgemäße Jahresabschlüsse haben zum Zeitpunkt der KPMG-Tätigkeiten nicht vorgelegen.

Der Senat verweist auf den vom SfAFGJS und vom SfWuH in Auftrag gegebenen Bericht (Erstellung 24. Januar 2006) bei der KPMG zum Plan-Abschluss für die BBV zum 31. Dezember 2005.

Die KPMG hat in ihrem Erstellungsbericht zum Plan-Abschluss zum 31. Dezember 2005 dazu ausgeführt: „Entgegen der Verpflichtung gemäß § 9 des Gesellschaftsvertrages ist der Vorjahresabschluss zum 31. Dezember 2004 nicht von einem Abschlussprüfer geprüft worden. Auskunftsgemäß hat die Gesellschafterversammlung entschieden, auf eine Abschlussprüfung zu verzichten. Entgegen der Verpflichtung des § 42 a Abs. 2 GmbHG haben die Gesellschafter nicht bis zum Ablauf der ersten elf Monate des Geschäftsjahres und auch nicht bis zum Ende unserer Tätigkeit über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Ergebnisverwendung beschlossen.“

Weiterhin führt die KPMG zum Bilanzposten „Boote und Schiffe (teilweise im Bau)“ aus:

„Der Bilanzposten ‚Boote und Schiffe (teilweise im Bau)‘ betrifft im Wesentlichen die Buchwerte für das im Bau befindliche Segelschiff ‚Nadir‘ (9 T€), den Weserlastkahn ‚Lüder von Bentheim‘ (8 T€) und die Jolle ‚Werner oder Was‘ (1 T€). Die übrigen Boote und Schiffe sind mit Buchwerten von jeweils 1 € aktiviert . . .“

(Anmerkung: Die Ausführungen der KPMG zu „... übrigen Boote und Schiffe“ beziehen sich auf die „Roland von Bremen“, „Roter Sand“ und „Franzius“).

Bei der Bilanzierung der Schiffe hat die BBV von dem alternativen Wahlrecht Gebrauch gemacht, die von den Mittelgebern erhaltenen Zuwendungen in voller Höhe von den Anschaffungs-/Herstellungskosten der Schiffe abzusetzen.

Weitergehende Beispielrechnungen der KPMG auf der Grundlage der Stellungnahme des Hauptfachausschusses des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e. V. (IDW) haben ergeben, dass auch andere Formen der Bilanzierung keine Auswirkungen auf das bilanzielle Eigenkapital gehabt hätten.

Die KPMG hat bei ihrer Tätigkeit allein handelsrechtliche Vorschriften zugrundegelegt.

Eine andere Bewertung war deshalb nicht zulässig.

Hingegen kann der vorläufige InsV bei der Bewertung des Schuldnervermögens (ausschließlich im Rahmen der Prüfung der Überschuldung einer juristischen Person nach § 19 InsO) die Fortführung des Unternehmens zugrunde legen, sodass eine andere Bewertung der Schiffe möglich ist.

Siehe auch Antwort zu Frage 2. d).

- d) Welchen Wert haben die einzelnen Schiffe, und wie wurde dieser ermittelt?

Dem Senat ist ein Wertgutachten zu einzelnen Schiffe bekannt.

Der Insolvenzverwalter hat im Rahmen der Erstellung des Gutachtens nach § 22 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 3 der InsO ein Gutachten zur Ermittlung der Verkehrswerte in Auftrag gegeben.

Der Gutachter (ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Traditionsschiffe) kommt zu dem Ergebnis: „Generell haben Traditionsschiffe . . . keinen Marktwert. Sie sind Liebhaberstücke und die Affinität eines möglichen Käufers zu einem bestimmten Objekt bestimmt ganz wesentlich den erzielbaren Preis. Der Verkäufer muss daher meist einen ‚langen Atem‘ haben, damit finanzielle Verluste in Grenzen bleiben. Eine zeitnahe Verwertung von Objekten ist sehr häufig mit solchen Verlusten verbunden. Bei Traditionsschiffen muss mit unverhältnismäßigen Verlusten gerechnet werden, wenn eine Realisierung kurzfristig erfolgen soll . . .“

Bei Erstellung ihres Plausibilisierungsberichtes zum Wirtschaftsplan 2006 hat die KPMG zum möglichen Verkauf der Schiffe ausgeführt (Zitat): „Aufgrund der sehr schwierigen Marktsituation für historische Schiffe kein realistischer Weg. Verkauf zu einem akzeptablen Preis kann sich über einen langen Zeitraum hinziehen und ist sehr zufallsabhängig.“

Der Senat weist im Übrigen daraufhin, dass bei einem Verkauf der Schiffe eine Rückzahlung der gewährten Zuschüsse aufgrund der Auflagen in den Zuwendungsbescheiden (Zweckbindungsfristen) vorgesehen ist.

Der InsV hat mitgeteilt, dass die im Gutachten genannten Schiffswerte nicht die realen Verkaufswerte darstellen und somit im laufenden Insolvenzverfahren zur Veröffentlichung ungeeignet sind.

Er verweist auf seine Verschwiegenheitspflicht im Hinblick auf die Realisierung der gutachterlich genannten Schiffswerte.

- e) Welche Bedeutung hatte das Gutachten der KPMG mit Schreiben vom 10. Februar 2006 an die Senatsressorts für die Überschuldungsbewertung der BBV, und sind die Bewertungen heute noch zutreffend?

Die KPMG hat in ihrem Plan-Bilanzabschluss zum 31. Dezember 2005 ausgeführt: „Die Gesellschaft ist . . . im Rechtssinne des § 64 Abs. 1 GmbHG überschuldet, . . . Nach § 64 Abs. 1 GmbHG ist der Geschäftsführer verpflichtet, ohne schuldhaftes Zögern, spätestens aber drei Wochen nach Eintritt der Überschuldung und/oder der Zahlungsunfähigkeit, die Eröffnung des Insolvenzverfahrens zu beantragen.“

Der damalige Geschäftsführer der BBV hat unter anderem aufgrund dieses Plan-Bilanzabschlusses am 8. März 2006 beim Amtsgericht Bremen einen Insolvenzantrag gestellt.

Der Senat sieht die von der KPMG getroffenen Feststellungen durch den Eröffnungsbeschluss des Insolvenzgerichtes bestätigt.

- f) Hätte eine Überschuldung mit der Folge der Insolvenz vorgelegen, wenn die Schiffe als Eigentum der BBV gewertet worden wären?

Die Schiffe sind im Sachanlagevermögen der BBV-Bilanz aufgeführt. Bei der Bilanzierung ist von einem alternativen Wahlrecht Gebrauch gemacht worden. Die Beispielrechnungen der KPMG haben seinerzeit (Ende 2005/Anfang 2006) ergeben, dass auch andere Formen der Bilanzierung keine Auswirkungen auf das bilanzielle Eigenkapital zum 31. Dezember 2005 gehabt hätte.

Siehe auch Antworten zu Fragen 2. a) bis 2. d).

3. a) Welche Auswirkungen hat die Planung, dass einige Schiffe künftig nicht mehr fertiggestellt werden sollen, sondern reines Übungsobjekt für die Qualifizierung von Langzeitarbeitslosen sein sollen, und die Abteilung BBV-Sailing ausgegliedert werden soll (vergleiche Vorlage für die Deputation Arbeit und Gesundheit vom 27. September 2006), auf das Konzept und die Realisierung des Projektes Gläserne Werft?

Im Mai 2003 haben die Wirtschaftsförderungsausschüsse die Vorlage zur Planung und Realisierung einer Gläsernen Werft in Vegesack beschlossen.

Für die „Erlebniswelt Gläserne Werft“ ist der attraktive Schiffbau nach wie vor ein zentraler Kern und macht einen Großteil ihrer Attraktivität aus.

Anhand von zwei bis drei parallel laufenden Schiffbauprojekten sollen nach dem ursprünglichen Konzept Teilnehmer vornehmlich in handwerklichen Berufen beschäftigt, qualifiziert und ausgebildet werden. Ihre Arbeiten an den besonderen Schiffen stellen die Hauptattraktion dar.

Im Rahmen der Schiffsprojekte „Wietze“ und „Dampfbote Die Weser“ werden besonders benachteiligte Zielgruppen beschäftigt und qualifiziert, die individuelle Zuweisungsdauer von Teilnehmer/-innen ist in den letzten beiden Jahren zum Teil auf sechs Monate reduziert worden. Die Fertigstellung der beiden Schiffe ist bis zum Ende der EU-Förderperiode (31. Dezember 2007) dadurch nicht realisierbar. Gleichwohl ist der Förderzweck, der Bau von Schiffen als touristische Attraktion grundsätzlich gewährleistet, da auch die Besichtigung der Schiffbauherstellung zum Förderzweck gehört.

Der Geschäftsbereich Sailing beinhaltet die Bereederung von auf der Werft gebauten oder restaurierten Schiffen und Booten. Der Schwerpunkt liegt im Bereich Fluss- und Seetouren auf historischen Schiffen. Die Schiffseinsätze konzentrieren sich auf die Weser und auf das Wattenmeer. Der Bereich Sailing ist ein interessanter, aber nicht zwingend erforderlicher Bereich im Konzept „Gläserne Werft“. Die Ausgliederung des Bereichs Sailing in eine eigenständige Gesellschaft führt zudem nicht zwingend dazu, dass die auf der Werft gebauten Schiffe nicht mehr in der Region zur Verfügung stehen. Der Bereich „Sailing“ ist auch kein erforderliches Geschäftsfeld für einen Qualifizierungs- und Beschäftigungsträger mit dem Schiffbau am Standort Bremen-Nord.

- b) Hält der Senat weiterhin an der Realisierung der Gläsernen Werft fest?

Siehe Antwort zu Frage 3. c).

- c) Wann soll mit der Realisierung der Gläsernen Werft begonnen werden?

Die Realisierung der Gläsernen Werft kann dann erfolgen,

- wenn ein leistungsfähiger und langfristig abgesicherter Beschäftigungsträger vorhanden ist, der Schiffbau und Qualifikation in der Art und dem Umfang betreibt, wie es in der Vorlage vom Mai 2003 beschlossen wurde,
- wenn nach Aktualisierung und Prüfung der Kosten- und Zeitpläne die Umsetzung des Bauvorhabens von der BIG sichergestellt ist,
- wenn die Anpassung und Prüfung des Businessplans aus dem Jahr 2003 aufgrund der aktuellen Gegebenheiten zu einem positiven Ergebnis geführt hat.

Die Prüfungen in allen drei Bereichen laufen derzeit. Nach diesen Arbeitsschritten könnte mit der Umsetzung des Vorhabens begonnen werden.

4. a) Wie hoch ist die durchschnittliche Förderung pro Ein-Euro-Job im Monat bei der BBV, die sich durch die Bewilligung von 952.000 € in der Deputation für Arbeit und Gesundheit am 27. September 2006 und am 19. Dezember 2006 ergibt?

Mit Zustimmung der Deputation für Arbeit und Gesundheit ist im Rahmen des Programms „Strukturhilfe“ vorgesehen, dass die BBV im Zeitraum vom 1. Oktober 2006 bis zum 31. Dezember 2007 für die Durchführung von arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen Fördermittel des Europäischen Sozialfonds (ESF) bis zur Höhe von 949.409,49 € erhält.

Die Förderung im oben genannten Zeitraum bezieht sich auf 125 Maßnahmeplätze, davon 105 Integrationsjobs und 20 Stellen in Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM).

Daraus ergibt sich rechnerisch eine durchschnittliche Förderung in Höhe von 506,35 € pro Teilnehmer (TN) und Monat (949.409,49 € : 125 TN : 15 Monate).

Ergänzend stellt die Bremer Arbeitsgemeinschaft für Integration und Soziales (BAGIS) für Integrationsjobs Regiekosten in Höhe von 292 € pro TN und Monat bereit (nicht für ABM).

- b) Wie hoch ist durchschnittlich die Förderung pro Ein-Euro-Job im Monat bei den Beschäftigungsträgern (ohne BBV), die im Rahmen des Wettbewerbs zur Strukturhilfe von der Deputation für Arbeit und Gesundheit am 27. September 2006 bewilligt wurde?

Ohne Berücksichtigung der BBV-Förderung werden im Rahmen des Programms „Strukturhilfen“ bei mehreren Beschäftigungsträgern in neun Projekten insgesamt 939 Teilnehmer (davon 841 in Integrationsjobs und 98 in ABM) gefördert. Die Fördersumme aus Mitteln des ESF beträgt insgesamt 2.632.059 €.

Rechnerisch ergibt sich daraus eine durchschnittliche Förderung in Höhe von 186,87 € pro TN und Monat (2.632.059 € : 939 TN : 15 Monate).

Ergänzend stellt die BAGIS für Integrationsjobs Regiekosten in Höhe von 292 € pro TN und Monat bereit (nicht für ABM).

Beim Vergleich mit BBV ist zu berücksichtigen, dass die (nicht ergänzend durch BAGIS geförderte) Quote der ABM bei BBV 16 % beträgt. Im Mittelwert der anderen Träger beträgt die ABM-Quote nur 10,4 %.

Darüber hinaus muss auch berücksichtigt werden, dass das Geschäftsfeld „Bootsbau“ bei BBV nicht wie bei anderen Trägern zu Einnahmen durch Verkauf oder Erbringung von Dienstleistungen führt. Andere Dienstleister realisieren nach Berechnungen der bag Einnahmen in Höhe von 184,90 € pro TN und Monat.

Die zurzeit noch überdurchschnittlichen TN-Kosten (zusätzlich zur Deckung anteiliger Betriebskosten wegen fehlender Einnahmen wird zusätzlicher Sachkostenaufwand bei der Konstruktion und der Instandhaltung der Schiffe und erhöhte Personal- und Verwaltungskosten geltend gemacht), begründen unter anderem das strukturelle Defizit bei der Bremer Bootsbaugesellschaft GmbH.

Vom Insolvenzverwalter wird im Zuge der Umstrukturierungsmaßnahmen erwartet, dass dieses Kostenniveau erheblich gesenkt wird.

- c) In welcher Höhe fließen weitere Mittel des Landes und der Stadt Bremen, der Bremer Agentur für Integration und Soziales und der Bundesagentur für Arbeit in die BBV?

Im Bereich der Strukturhilfen werden von der BAGIS in 2007 pro Integrationsjob ergänzende Regiekosten in Höhe von 292 € pro TN/Monat gewährt (siehe Antwort zu Frage 4. b)).

Darüber hinaus werden von der BAGIS Regiekosten für 47 Integrationsjobs (arbeitsmarktpolitische Maßnahmen außerhalb der Strukturhilfeförderung, z. B. für Jugendliche) gezahlt. Hieraus ergibt sich ein monatlicher Fördermittelwert (nur Regiekosten) von bis zu 365,62 €/TN/Monat.

Im arbeitsmarktpolitischen EFRE-Projekt „Wietze“ können in 2007 auf Nachweis noch bis zu 122.700 € bereits bewilligter Fördermittel, insbesondere für Verbrauchsmaterial und investive Positionen gewährt werden.

Von Seiten der Bundesagentur für Arbeit fließen zurzeit keine Fördermittel in die BBV.

Im Rahmen des Insolvenzverfahrens bestand jedoch für 25 Arbeitnehmer ein Insolvenzgeldanspruch für den Zeitraum vom 1. März bis 31. Mai 2006 in Höhe von 103.020,72 €.

Die Agentur für Arbeit hat diese Summe an die Sparkasse Bremen gezahlt, die in diesem Verfahren die Insolvenzgeldansprüche für die Arbeitnehmer vorfinanziert hat.

Sollten im Rahmen eines Sanierungskonzeptes weiterhin Beschäftigungsmaßnahmen am Standort Bremen-Nord angeboten werden, wäre die Agentur für Arbeit in Bremen bereit, fünf bis zehn ABM-Stellen zu fördern.



Dies würde ein Mitteleinsatz von 48.000 € bis 96.000 € bedeuten (zweckgebunden für die Entlohnung der TN).

- d) In welcher Höhe fließen weitere Mittel des Landes und der Stadt Bremen an die BBV-Sailing?

Es fließen keine weiteren Mittel des Landes und der Stadt Bremen an die BBV-Sailing.

- e) Wie erklärt sich die Differenz zwischen der Aussage, die BBV i. I. habe einen zusätzlichen Bedarf von 300.000 € angemeldet (Deputationsvorlage vom 19. Dezember 2006), und der tatsächlichen Steigerung der Fördermittel für die BBV um 452.000 €, die sich aus dem beantragten Förderbetrag der BBV im Rahmen des Strukturhilfe-Wettbewerbsaufrufs (Deputationsvorlage vom 27. September 2006, Anlage 1, Seite 1) und der tatsächlichen Förderung in Höhe von 952.000 € ergibt?

Die staatliche Deputation für Arbeit und Gesundheit hat in ihrer Sitzung am 27. September 2006 der Übergangsfinanzierung der BBV für die Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 2006 mit ESF-Mitteln in Höhe von bis zu 252.000 € zugestimmt. Auf Nachweis hat die bag 250.123 € anerkannt.

Für das Kalenderjahr 2007 hatte die BBV ursprünglich einen Förderbedarf im Rahmen des Programms Strukturhilfen in Höhe von 392.159 € kalkuliert. Mit dem in der Deputationsvorlage vom 19. Dezember 2006 dargestellten Mehrbedarf von rd. 300.000 € (exakt 307.127 €) ergibt sich die Gesamtsumme von 699.286 €.

Dementsprechend hat die staatliche Deputation für Arbeit und Gesundheit Fördermittel für das Jahr 2007 bis zu 700.000 € für ein „Beschäftigungsprojekt Schiffbau am Standort Bremen-Nord“ bereitgestellt.

In der Zusammenfassung hat die Deputation im Förderzeitraum 1. Oktober 2006 bis 31. Dezember 2007 Fördermittel für die BBV/„Beschäftigungsprojekt Schiffbau“ bis zu 952.000 € bereitgestellt.

Die Auszahlung bewilligter Fördermittel erfolgt jedoch nur in monatlichen Tranchen bei gleichzeitiger Rechnungslegung für bereits erhaltene und verausgabte Gelder. Des Weiteren sind Zwischenberichte über den Verlauf der Umstrukturierungsmaßnahmen als Grundlage für eine leistungsfähige Trägerstruktur abzugeben.

5. a) Welche zusätzlichen Aufgaben sollen mit der Aufstockung des ursprünglich beantragten Förderbetrags gelöst werden bzw. welche zusätzlichen Risiken sollen damit abgesichert werden?

Der von der BBV zusätzlich geltend gemachte und anerkannte Bedarf für 2007 zur Durchführung der arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen trägt im Wesentlichen folgenden veränderten Situationen Rechnung:

- Korrektur der Prognose über die Auslastung der angebotenen Maßnahmeplätze, dadurch gegebenenfalls Wegfall von ergänzenden Regiemitteln der BAgIS,
- erhöhte Personalkosten aufgrund eines noch nicht realisierten Sanierungs-Tarifvertrages mit der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und der Einstellung einer Geschäftsführerin/Controllerin,
- zusätzliche Kosten durch erforderliche Fortbildungen/Coaching der festangestellten Mitarbeiter,
- zusätzliche Kosten durch ursprünglich nicht eingeplante externe Qualifizierung der Teilnehmer/-innen.

- b) Welche Aufgabe hat in dem Zusammenhang das Personalcoaching, und wie teuer ist dies? Woran ist bis heute der Sanierungstarifvertrag gescheitert?

Die KPMG und späterhin auch der Insolvenzverwalter haben bei ihren Prüfungen festgestellt, dass in der BBV unter anderem erhebliche Defizite in der Personal- und Verwaltungsstruktur bestehen.

Um hier in Teilen Abhilfe zu schaffen, hat die BBV Personalcoaching-Maßnahmen für die 15 festangestellten Mitarbeiter beantragt.

Die für den oben genannten Förderzeitraum beantragten Kosten wurden von der bag mit 49.420 € anerkannt.

Daraus resultiert ein monatlicher Coachingaufwand pro Mitarbeiter in Höhe von 220 € für Qualifizierungsmaßnahmen in den Bereichen der allgemeinen Verwaltung und im Rechnungswesen sowie bei der Entwicklung und Finanzierung von Konzepten für arbeitsmarktpolitische Maßnahmen.

Der Insolvenzverwalter hat im Zuge seiner Sanierungsbemühungen unter anderem Kontakt zur Dienstleistungsgewerkschaft ver.di aufgenommen, um die Rahmenbedingungen für den Abschluss eines Sanierungs-Tarifvertrages zu erfragen.

Nach Auffassung des Insolvenzverwalters bedarf es zur langfristigen Sanierung der BBV einer generellen Anpassung des Lohn- und Gehaltsgefüges.

Ver.di hingegen hat nur Gesprächsbereitschaft zum Abschluss eines zeitlich begrenzten Sonder-Tarifvertrages signalisiert und weitere Gespräche abgelehnt.

- c) Wofür werden die beiden zusätzlichen Bootsbauer gebraucht?

Dem Senat ist nicht bekannt, dass zwei zusätzliche Bootsbauer eingestellt worden sind.

6. a) Wie hoch schätzt der Senat die Kosten des Insolvenzverfahrens?

Die Kosten des Insolvenzverfahrens umfassen gemäß § 54 der Insolvenzordnung (InsO) die Gerichtskosten des Insolvenzverfahrens und die Vergütungen und Auslagen des vorläufigen Insolvenzverwalters, des Insolvenzverwalters und der Mitglieder des Gläubigerausschusses.

Sie werden unter Anwendung des Gerichtskostengesetzes (GKG) und der insolvenzrechtlichen Vergütungsordnung (InsVV) erst am Ende des Verfahrens vom Insolvenzgericht festgesetzt.

- b) In welcher Höhe wäre ein Zuschuss nötig gewesen, um den Insolvenzantrag von März 2006 zu vermeiden?

In diesem Zusammenhang stellt der Senat fest, dass eine finanzielle Unterstützung der BBV wegen der von der KPMG festgestellten Mängel im Rechnungswesen und den erheblichen Defiziten in der Organisations- und Personalstruktur schon allein aus haushaltsrechtlichen Gründen nicht möglich gewesen wäre.

Insofern erübrigt sich die Frage nach der Höhe eines Zuschusses.

- c) Werden die Kosten des Insolvenzverfahrens ganz oder teilweise aus öffentlichen Mitteln bezahlt?

Die Kosten des Insolvenzverfahrens werden aus der Insolvenzmasse bezahlt.

Siehe auch Antwort zu Frage 6. a).

- d) Hat der Senat Kenntnis darüber, ob eine Veräußerung der Schiffe zur Begleichung der Insolvenzkosten geplant ist? Wenn ja, wie bewertet der Senat das?

Die Schiffe der BBV stellen einen Teil der Insolvenzmasse dar.

Der Insolvenzverwalter hat zur Finanzierung eines Insolvenzplans mit dem Gläubigerausschuss das Verfahren bei einer möglichen Veräußerung der Schiffe besprochen.

Dem Senat ist bekannt, dass der Insolvenzverwalter in der Umsetzung eines Sanierungsplans mit der Zustimmung der Gläubigerversammlung die Veräußerung von Gegenständen der Insolvenzmasse vornehmen kann.

- e) Plant der Senat, die Schiffe selbst zu kaufen? Wenn ja, welche Schiffe, aus welchem Grund und zu welchem Kaufpreis?

In der Schiffsflotte befinden sich für Bremen bedeutsame Nachbauten historischer Schiffe, die touristisch hochattraktiv sind. Das gilt insbesondere für die Hansekogge sowie für verschiedene Typen von Weserschiffen. Die Schiffe sind bewertet worden. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass die Bewertungspreise am Markt nicht zu erzielen sind. Die Freie Hansestadt Bremen würde insbesondere dann den Erwerb eines oder mehrerer Schiffe erwägen, wenn es ein touristisches Interesse Bremens am Verbleib und der weiteren Nutzung der Schiffe gibt. Dies wird im weiteren Verfahren zu prüfen sein.

7. a) Rechnet der Senat mit einem tragfähigen Konzept für die Fortführung der BBV, und zu welchem Zeitpunkt?

Der Senat geht davon aus, dass der Insolvenzverwalter gemeinsam mit dem Gläubigerausschuss alle Anstrengungen unternimmt, um mit geeigneten Umstrukturierungsmaßnahmen eine leistungsfähige Trägerstruktur aufzubauen.

Die Übernahme der arbeitsmarktpolitischen Aktivitäten der BBV am Standort Bremen-Nord durch einen anderen im Schiffbau erfahrenen Beschäftigungs- und Qualifizierungsträger soll vorrangig geprüft werden.

- b) Welche Eckpunkte müsste nach Auffassung des Senats ein tragfähiges Konzept für die Fortführung der BBV enthalten?

Siehe Antwort zu Frage 7. a).