

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 15. Juni 2016**Vertragliche Regelungen und Mittelabfluss beim Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)**

Die Offshore-Windenergie ist ein wichtiges wirtschaftliches Standbein für Bremen und Bremerhaven und ein wesentlicher Faktor für das Gelingen der Energiewende. Mit dem Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB) sollen die im Industriegebiet Luneort ansässigen Produktionsbetriebe an seeschifftiefes Wasser angebunden und die Ansiedlung weiterer Unternehmen aus der Windindustrie am Standort Bremerhaven ermöglicht werden. Der OTB soll dabei helfen, die Logistikkosten zu senken, die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe zu stärken und dadurch bestehende Arbeitsplätze zu sichern sowie neue zu schaffen. Ursprünglich sollte der OTB 2014 in Betrieb gehen.

Rot-Grün hat den OTB mittlerweile dreimal beschlossen: Am 26. Januar 2010 (Senatsbeschluss zur Privatfinanzierung), am 4. Dezember 2012 (Senatsbeschluss zur Haushaltsfinanzierung) und am 26. Juni 2015 (Koalitionsvertrag zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen für die 19. Legislaturperiode). Mit dem Bau begonnen wurde jedoch bis heute nicht. Auch die Zukunft ist ungewiss. Ursache dafür sind Planungsfehler, fragwürdige Kompromisse mit Naturschützern und Verzögerungen durch Gerichtsverfahren. Mit einer Inbetriebnahme ist derzeit, wenn überhaupt, nicht vor 2019 zu rechnen. Durch die fünf Jahre Zeitverzug droht der OTB zu spät an den Markt zu kommen. Es stellt sich die Frage, welche Konsequenzen die Verzögerung bzw. eine mögliche Nichtrealisierung dieses wichtigen Infrastrukturprojekts auf geschlossene Verträge hat und wie die bislang im Zusammenhang mit dem OTB verausgabten Mittel im Fall einer Nichtrealisierung einzuordnen sind.

Ausweislich der Vorlage Nr: 19/110 L I Nr. 19/104 S für den Haushalts- und Finanzausschuss (HaFA) am 17. Februar 2016 sind bislang (Stand: 31. Dezember 2015) aus dem 180-Mio.-€-Budget für den Bau des OTB 22,0 Mio. € gebunden (davon verausgabt: 18,5 Mio. €; davon verpflichtet: 3,5 Mio. €). In dem 180-Mio.-€-Budget sind jedoch zahlreiche Maßnahmen nicht enthalten, die vor dem Beschluss des Senats zur Haushaltsfinanzierung des OTB am 4. Dezember 2012 gefasst wurden, aber dennoch in einem engen inhaltlichen Zusammenhang mit dem OTB stehen (im Folgenden als „Begleitmaßnahmen“ bezeichnet). Dazu zählen beispielsweise die Maßnahmen in Höhe von 30,6 Mio. € für die verkehrliche Erschließung des südlichen Fischereihafens, die Hinterlandanbindung des OTB sowie die Kompensationsmaßnahme „Westlicher Fischereihafen“, die von der staatlichen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 27. Juni 2012 beschlossen wurden.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Regelungen bezüglich Kündigungsgründen, -rechten, -fristen und -folgen (z. B. Schadensersatzansprüchen) und eventuell damit verbundener Nebenabreden enthält der Bauvertrag zwischen der Hafengesellschaft bremenports und der mit dem Bau beauftragten Arbeitsgemeinschaft (Arge)? Wie hoch schätzt der Senat Eintrittswahrscheinlichkeiten und finanzielle Folgen der jeweiligen Sachverhalte vor dem Hintergrund des aktuellen Verfahrensstands beim OTB ein?
2. Welche Regelungen bezüglich Kündigungsgründen, -rechten, -fristen und -folgen (z. B. Schadensersatzansprüchen) und eventuell damit verbundener Nebenabreden enthält der Betreibervertrag zwischen der Hafengesellschaft bremenports

und der BLG LOGISTICS als Betreiber des OTB? Wie hoch schätzt der Senat Eintrittswahrscheinlichkeiten und finanzielle Folgen der jeweiligen Sachverhalte vor dem Hintergrund des aktuellen Verfahrensstands beim OTB ein?

3. Wie hoch ist der Mittelabfluss zum 1. Juni 2016 für die Baumaßnahmen zum OTB (einschließlich Planungs- und Kompensationsmaßnahmen), die in dem 180-Mio.-€-Budget enthalten sind (bitte als Gesamtsumme sowie aufgeschlüsselt nach beschlossen, gebucht und verpflichtet sowie nach Mittelherkunft)?
4. Wie hoch ist der Mittelabfluss zum 1. Juni 2016 für die „Begleitmaßnahmen“ (einschließlich Planungs-, Erschließungs- und Kompensationsmaßnahmen) zum OTB, die in dem 180-Mio.-€-Budget nicht enthalten sind, etwa weil sie vor dem 4. Dezember 2012 beschlossen wurden (bitte als Gesamtsumme sowie aufgeschlüsselt nach beschlossen, gebucht und verpflichtet sowie nach Mittelherkunft)?

Jörg Kastendiek, Susanne Grobien, Jens Eckhoff,
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

D a z u

Antwort des Senats vom 2. August 2016

1. Welche Regelungen bezüglich Kündigungsgründen, -rechten, -fristen und -folgen (z. B. Schadensersatzansprüchen) und eventuell damit verbundener Nebenabreden enthält der Bauvertrag zwischen der Hafengesellschaft bremenports und der mit dem Bau beauftragten Arbeitsgemeinschaft (Arge)? Wie hoch schätzt der Senat Eintrittswahrscheinlichkeiten und finanzielle Folgen der jeweiligen Sachverhalte vor dem Hintergrund des aktuellen Verfahrensstands beim OTB ein?

Im Fall einer Verzögerung des Projekts ergibt sich für die Freie Hansestadt Bremen (FHB) ein Sonderkündigungsrecht für die Situation, dass im Rahmen eines Rechtsbehelfsverfahrens betreffend die öffentlich-rechtlichen Zulassungsentscheidungen für das Projekt eine Entscheidung getroffen wird, die dazu führt, dass der Bau mehr als sechs Monate nicht fortgesetzt werden kann. Der Auftragnehmer erhält in diesem Fall die bis zum Zeitpunkt der Kündigung erbrachten Leistungen vergütet und zusätzlich eine Vergütung für nicht erbrachte Leistungen in Höhe von 1 % der im Auftragschreiben genannten Nettoauftragssumme. Im Text des Bauvertrags sind für diesen Fall sämtliche weitergehenden Ansprüche des Auftragnehmers ausgeschlossen worden.

Die FHB hat jedoch auch die Möglichkeit, trotz längerer Verzögerungen von der Kündigung des Bauvertrags abzusehen. Der Auftragnehmer könnte in diesem Fall eine von ihm nicht zu verantwortende Behinderung der Auftragsausführung geltend machen. Dies begründete einen Anspruch auf angemessene Entschädigung. Als eine aufschiebende Bedingung ist im Vertrag die beihilferechtliche Bewertung der EU-Kommission formuliert. Diese ist jetzt positiv erfolgt.

2. Welche Regelungen bezüglich Kündigungsgründen, -rechten, -fristen und -folgen (z. B. Schadensersatzansprüchen) und eventuell damit verbundener Nebenabreden enthält der Betreibervertrag zwischen der Hafengesellschaft bremenports und der BLG LOGISTICS als Betreiber des OTB? Wie hoch schätzt der Senat Eintrittswahrscheinlichkeiten und finanzielle Folgen der jeweiligen Sachverhalte vor dem Hintergrund des aktuellen Verfahrensstands beim OTB ein?

Die FHB ist verpflichtet, binnen 48 Monaten nach Zugang der Baubeginnanzeige bei der BLG an diese zu übergeben. Für den Fall, dass die Baubeginnanzeige nicht binnen 24 Monaten ab Wirksamwerden des Betreibervertrags erfolgt, steht den Parteien ein Kündigungsrecht zu.

Der Vertrag enthält darüber hinaus für unterschiedliche Szenarien spezielle Kündigungstatbestände; hier sind in erster Linie zu nennen:

- Verzug der FHB mit der Nutzungsüberlassung des OTB (48 Monate nach Baubeginnanzeige) um mehr als zwölf Monate;
- keine bestandskräftigen/vollziehbaren Zulassungsentscheidungen (im Sinne des Vertrags) innerhalb von 48 Monaten nach Baubeginnanzeige, soweit die fehlenden Zulassungsentscheidungen für die Errichtung der Suprastruktur oder den vertragsgemäßen Betrieb erforderlich sind;

- die Errichtung des OTB ist durch rechtskräftige Gerichtsentscheidung unmöglich bzw. wurde untersagt.

Ob aufgrund einer Kündigung Schadensersatzansprüche gegen die FHB oder den Betreiber entstehen, lässt sich immer nur im Einzelfall jeweils unter Berücksichtigung aller Umstände, die zur Kündigung des Vertrags geführt haben, bestimmen. Hier kommt es insbesondere darauf an, ob eine Partei eine Pflichtverletzung begangen hat, die sie nach Maßgabe des Vertrags zu vertreten hat und die zu einem Schaden der anderen Vertragspartei geführt hat.

Als aufschiebende Bedingung ist im Vertrag die beihilferechtliche Bewertung der EU-Kommission formuliert. Nachdem diese jetzt positiv erfolgt ist, ist jetzt, unter Einbeziehung der Positionierung des Vertragspartners, vor dem Hintergrund einer abschließenden Risikobewertung eine Entscheidung zum Betreibervertrag zu treffen.

3. Wie hoch ist der Mittelabfluss zum 1. Juni 2016 für die Baumaßnahmen zum OTB (einschließlich Planungs- und Kompensationsmaßnahmen), die in dem 180-Mio.-€-Budget enthalten sind (bitte als Gesamtsumme sowie aufgeschlüsselt nach beschlossen, gebucht und verpflichtet sowie nach Mittelherkunft)?

Per 31. Mai 2016 sind Mittel in Höhe von 150 264 704,53 € gebunden. Davon sind gebucht 22 534 152,75 € (Ausgaben) und 127 730 551,78 € als Obligo beauftragt. Siehe hierzu auch die beigefügte Tabelle.

	Ist €	Obligo €	Summe €
Allgemeine projektübergreifende Kosten und Dienstleistungen sowie Planung Terminal z.B. Bauleistungen, Konzessionsverfahren, Gutachten Verfahrrenssteuerung, Projektsteuerung, Kampfmittelsuche, Proberammung inklusive Ersatzreed, Rampe und HWS südlicher Seedeich	20 983 560,03	127 147 790,73	148 131 350,76
Kompensation z. B. Flächenerwerb, Gutachten und Planung zuzüglich vorgezogene Maßnahmen (CEF)	522 757,99 1 027 834,73	550 872,55 31 888,50	1 073 630,54 1 059 723,23
Gesamt	22 534 152,75	127.730.551,78	150 264 704,53

Zu beachten ist, dass die Planungskosten des PPP-Modells mit in den Kosten aufgeführt sind.

Das bisherige Ist wurde aus der bereits gebildeten Rücklage im Sondervermögen Fischereihafen gezahlt.

Die Mitteldeckung des Obligo wird durch weitere Zuführungen an das Sondervermögen sichergestellt.

4. Wie hoch ist der Mittelabfluss zum 1. Juni 2016 für die „Begleitmaßnahmen“ (einschließlich Planungs-, Erschließungs- und Kompensationsmaßnahmen) zum OTB, die in dem 180-Mio.-€-Budget nicht enthalten sind, etwa weil sie vor dem 4. Dezember 2012 beschlossen wurden (bitte als Gesamtsumme sowie aufgeschlüsselt nach beschlossen, gebucht und verpflichtet sowie nach Mittelherkunft)?

Im Zuge der Entwicklung des südlichen Fischereihafens zu einem Zentrum der Offshore-Windenergiewirtschaft wurden bisher für Flächenherrichtungen, Erschließungsstraßen, Schwerlastkajen und Kompensationsmaßnahmen Mittel in Höhe von 47 Mio. € verausgabt. Dabei handelt es sich um Erschließungsmaßnahmen, die der generellen Erschließung des südlichen Fischereihafens dienen, im Einzelfall aber auf die speziellen Anforderungen des mit dem OTB verbundenen logistischen Konzepts als Warenausgangszone zugeschnitten wurden.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick:

Maßnahme	Aktenzeichen	Gesamthöhe der ausgesprochenen Förderungen (nach Vorlage) in Euro	Ausgaben in Euro Stand: 30.06.16
Infrastr. Erschließung im Bereich des südl. Fischereihafens Luneort/Reithufer Depu f. FH 17/144-L am 4.5.2011	714-18-12/6-3-1	8.343.000,00	7.866.380,31
Weitere Erschließung des südlichen FH sowie Hinterlandanbindung OTB Depu. f. WAH 18/183 L/S am 27.06.2012	714-18-12/6-3-2 714-18-12/6-3-3 714-18-12/6-3-4	30.600.000,00	10.315.364,26
Ansiedlungskonzept Offshore Windenergie in Bremerhaven (Luneort) - 2. BA Depu f. WuH Nr. 17/095-L am 25.06.2008	714-18-12/6-4-4 714-18-12/6-4-3	11.707.603,00	5.977.110,35
Überregionale Anbindung des Gewerbegebiets Reithufer/Luneort, Planungsmittel Erschließung OTB Depu WuH Nr. 17/450-L am 23.03.2011	714-18-12/6-9	7.697.396,00	4.957.916,00
Schwerlasttaugliche Anbindung des Offshore-Terminals-Bremerhaven Depu. f. SWAH 18/097-L am 06.12.2011	714-18-12/7-2	8.687.800,00	7.141.490,40
Einleitung eines Prüferfahrens zum Bau eines Offshore Terminals APV v. 19.06.2009	714-18-12/6-4-5	150.000,00	150.000,00
Ansiedlungskonzept Offshore Windenergie in Bremerhaven (Luneort), Schwerlasttaugliche Ertüchtigung/1. BA WFA Nr. 017/07-L am 1.6.2007	714-18-12/6-4 714-18-12/6-4-1	13.720.814,00	10.484.177,00
GESAMTAUSGABEN			46.892.438,32

Hinzu kommen zahlreiche Förderungen der FHB im Bereich der einzelbetrieblichen Investitionshilfen, der Realisierung von Test- und Prototypenstandorten, der FuE-Förderung (Forschung und Entwicklung) sowie der Ansiedlungsförderung für wissenschaftliche Einrichtungen im Zusammenhang mit der Förderung der Offshore-Windenergiewirtschaft.