

Mitteilung des Senats vom 28. November 2017**Bauzeitüberschreitungen führen zu Mehrkosten und Verzögerungen – Wann kommt der Hafentunnel in Bremerhaven?**

Die Fraktion der FDP hat unter Drucksache 19/1265 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Das Projekt Hafentunnel Cherbourger Straße wurde auf Grundlage des nach abschließendem Urteil des Verwaltungsgerichts Bremen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2013, der gesicherten Finanzierung und der vorliegenden Bewilligungsbescheide begonnen. Mit Stand 30. Juni 2017 sind Baumittel in Höhe von 92,666 Mio. € verausgabt worden.

Der Magistrat Bremerhaven als Vorhabenträgerin der Baumaßnahme ist grundsätzlich zur baulichen Fertigstellung der Maßnahme gemäß Planfeststellungsbeschluss verpflichtet. Mit der Gesamtprojektsteuerung wurde die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung (BIS) beauftragt. Baulasträger der Maßnahme nach der Fertigstellung ist die Stadt Bremerhaven.

Dies vorangestellt werden die Fragen wie folgt beantwortet:

1. Inwieweit ist es zutreffend, dass durch die Verzögerungen beim Bau des Hafentunnels dieser erst 2020 für den Verkehr freigegeben werden kann?

Zum Beginn der Realisierungsphase im Herbst 2013 nach rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss wurde als geplanter Inbetriebnahmetermin Januar 2019 durch die Vorhabenträgerin genannt. Dieser Termin wird nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht zu halten sein. Insofern wird Stand heute von einer Verkehrsfreigabe im Januar 2020 ausgegangen.

2. Welche konkreten Gründe gibt es für diese Verzögerung (bitte jeweils die einzelnen Verzögerungsgründe mit Ursache tabellarisch auflisten)?

Neben den mehrjährigen Verzögerungen in der Planungsphase seit 2006 (Verzögerungen im Zuge der Vorplanungsphase/Variantenbewertung, Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss etc.) erklären sich die Verzögerungen in der Bauphase ab Ende 2013 wie folgt:

- Mit der Beauftragung eines Minderkostennachtrags (NA 2) „Baugrubenvariante Trockenaushub“ wurde das ursprüngliche Bauende für das Hauptgewerk Tunnel vom 20. Juni 2018 auf 31. Oktober 2018 verschoben (ca. vier Monate).
- Die Verzögerungen durch technische Probleme in der Ausführung hinsichtlich der nicht hinreichend dichten Baugrube Baudock 19 schlagen mit mindestens vier Monaten auf den Endtermin durch. Diese Verzögerungen gehen unstrittig zulasten des Auftragnehmers für das Hauptgewerk Tunnel (Arbeitsgemeinschaft [Arge] Hafentunnel).
- Die darüber hinausgehenden Verzögerungen sind ebenfalls auf Bauablaufstörungen im Hauptgewerk Tunnel zurückzuführen. Die einzelnen Ursachen

und die Auswirkungen der einzelnen Störungen sind allerdings zwischen dem Auftraggeber und dem Auftragnehmer strittig. Insofern können die jeweiligen Anteile an der Gesamtverzögerung von voraussichtlich zwölf Monaten zum heutigen Tag nicht abschließend bewertet werden.

3. Welche gesetzlichen Vorgaben haben sich seit Baubeginn geändert, und welche weiteren gesetzlichen Änderungen erwartet der Senat im weiteren Verlauf des Bauvorhabens?

Maßgeblich für die Realisierung des Hafentunnels sind der Planfeststellungsbeschluss sowie die einschlägigen Gesetze, Regelwerke und Empfehlungen. Wesentlich sind z. B. die neuen Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT), welche in ihrer jeweils aktuellsten Fassung zu berücksichtigen sind und den aktuellsten Stand der Technik auch im Hinblick auf Tunnelsicherheit darstellen.

Darüber hinaus tritt ab dem 1. Januar 2018 ein neues Bauvertragsrecht in Kraft.

4. Mit welchen einzelnen Maßnahmen der Gegensteuerung hat die BIS versucht, die Problematik der Zeitüberschreitung in den Griff zu bekommen?

Gegensteuerungsmaßnahmen wurden und werden durch die BIS kontinuierlich untersucht, geprüft und im Ergebnis unter Berücksichtigung der Projektkosten und der rechtlichen und bauvertraglichen Rahmenbedingungen gegebenenfalls ergriffen.

Eine Ausweitung der zur Verfügung stehenden täglichen Arbeitszeit (zurzeit Montag bis Freitag, 7 bis 20 Uhr) kommt z. B. nicht in Betracht, da die genannten Arbeitszeiten planfestgestellt sind. Eine diesbezügliche Änderung des Planfeststellungsbeschlusses wird aufgrund geänderter Betroffenheiten der Anlieger keine Aussicht auf Erfolg haben.

5. Mit welchem konkreten Fertigstellungstermin rechnet der Senat derzeit?

Der Senat geht zum gegenwärtigen Zeitpunkt von einer Inbetriebnahme des Hafentunnels im Januar 2020 aus. Im Hinblick auf die ursprüngliche Planung entspricht dies einer Verzögerung von einem Jahr.

6. Inwiefern führt die Verzögerung bei der Fertigstellung des Hafentunnels zu zusätzlichen Kosten, und in welcher Größenordnung?

Vonseiten des Auftragnehmers Arge Hafentunnel liegen in Bezug auf Bauablaufstörungen konkrete Forderungen in Höhe von ca. 6,317 Mio. € vor.

Unabhängig davon werden weitere Kostensteigerungen in Höhe von 6,086 Mio. € prognostiziert.

Insgesamt führt dies zu einer Erhöhung der prognostizierten Baukosten von 12,403 Mio. € (Stand 30. Juni 2017). Dies sind 6,9 % mehr als die 2014 veranschlagten 179,719 Mio. €.

Zusätzlich werden auch alle Risiken kostenmäßig bewertet, die bereits erkannt wurden, aber vertraglich noch nicht abgesichert sind oder vertraglich anders interpretiert werden, z. B. Mehrkostenanmeldungen der Auftragnehmer. Diese werden derzeit mit ca. 4,7 Mio. € bewertet (+ 2,6 %).

Darüber hinaus kommt es durch die Projektverzögerung auch zu höheren Planungskosten. Gegenwärtig wird von Gesamtplanungskosten von insgesamt ca. 36,316 Mio. € ausgegangen. Das bedeutet eine Kostensteigerung in Höhe von 7,616 Mio. € im Vergleich zu den ursprünglich kalkulierten Planungskosten in Höhe von 28,7 Mio. €.

7. Inwieweit ist die Haftungsfrage bei Zusatzkosten und Bauverzögerungen vertraglich mit den Auftragnehmern geregelt?

Unabhängig von generellen gesetzlichen Regelungen (z. B. Schadenersatzansprüche nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch [BGB]) bestehen konkrete bauvertragliche Regelungen bezüglich der schuldhaften Überschreitung der Vertragstermine (z. B. 1 000 € pro Werktag bis zu einer Höhe von maximal 5 % der Rechnungssumme).

8. Ist eine erneute Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Projekts, bedingt durch den späteren Termin der Inbetriebnahme, vorgesehen? Falls nein, warum nicht?

Bedingt durch den späteren Termin der Inbetriebnahme ist eine erneute Überprüfung der Wirtschaftlichkeit nicht unmittelbar abzuleiten. Allerdings sind gemäß der Verwaltungsvorschriften zu § 7 der Landeshaushaltsordnung bei Maßnahmen, die sich über mehr als zwei Jahre erstrecken, und in sonstigen geeigneten Fällen nach individuell festzulegenden Laufzeiten oder zu Zeitpunkten, an denen abgrenzbare Ergebnisse oder Teilrealisierungen einer Maßnahme zu erwarten sind, begleitende Erfolgskontrollen durchzuführen. Die begleitende Erfolgskontrolle umfasst grundsätzlich eine Zielerreichungskontrolle, eine Wirkungskontrolle und eine Wirtschaftlichkeitskontrolle. Aufgrund der bekanntgewordenen Kostensteigerungen wird das weitere Vorgehen zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Projekts zwischen den Beteiligten zurzeit abgestimmt.

9. Wie sehen die finanziellen Folgen der Bauzeitenüberschreitung aus, wenn einerseits die dadurch bedingten Mehrkosten und andererseits die Einnahmen aus Vertragsstrafen seitens der externen dritten Dienstleister gegenübergestellt werden?

Die Folgen können noch nicht abschließend bewertet werden. Es ist allerdings abzusehen, dass mögliche Vertragsstrafen die Gesamtsumme der Mehrkosten (aus geänderten Leistungen, zusätzlichen Leistungen und Bauablaufstörungen) nicht kompensieren werden.

