

Bericht des staatlichen Rechnungsprüfungsausschusses zum Sonderbericht des Rechnungshofs der Freien Hansestadt Bremen nach § 99 LHO über die Prüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und der Kostenfortschreibung für die geplante Anbindung des Überseehafengebietes an die A 27 in Bremerhaven – "Hafentunnel"**I. Bericht**

Der Rechnungshof hat die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die Kostenfortschreibung für die geplante Anbindung des Überseehafengebietes an die A 27 in Bremerhaven – "Hafentunnel" geprüft und ist zu folgenden Feststellungen gekommen:

Für den geplanten Hafentunnel in Bremerhaven hatte die Vorhabenträgerin, die Stadt Bremerhaven, im Jahr 2009 eine erste Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erstellen lassen. Bei dem damaligen Planungsstand mit Baukosten in Höhe von 160 Mio. € ist ein Nutzen berechnet worden, der nur knapp die Kosten überstieg. Der Nutzen betrug in gesamtwirtschaftlicher Betrachtung seinerzeit das 1,08-fache der Kosten; in diese war der notwendige Kostenanteil für die damals auf 28,7 Mio. € geschätzten Planungskosten nicht einbezogen worden. Wäre dieser Kostenanteil berücksichtigt worden, wäre seinerzeit festgestellt worden, dass der gesamtwirtschaftliche Nutzen die Kosten nicht überstiegen hätte.

Noch Ende des Jahres 2012 beriefen sich die Verantwortlichen auf diese erste Untersuchung aus dem Jahr 2009, obwohl bereits im Jahr 2010 bekannt geworden war, dass mit einer Steigerung der geschätzten Baukosten gerechnet werden musste. Gesamtprojektkosten von rd. 200,5 Mio. € standen zu dieser Zeit bereits im Raum; davon wurden damals etwa 29,2 Mio. € für Planungskosten und 171,3 Mio. € für die Baukosten veranschlagt. Dennoch erfolgte die haushaltsrechtliche Absicherung des Projekts im Jahr 2012 mit Beschluss des staatlichen Haushalts- und Finanzausschusses am 7. Dezember 2012 unter Zugrundelegung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2009.

Eine aktualisierte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat Bremerhaven erst im Jahr 2013 erstellen lassen. Auch dabei wurden zum einen die Planungskosten nicht berücksichtigt, sondern lediglich die Baukosten mit einer höheren Summe angesetzt. Darüber hinaus wurde zum anderen die Nutzungsdauer für einige Anlagenteile verlängert und somit in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung die zu berechnenden jährlichen Kosten reduziert. Erneut berechnete die Vorhabenträgerin einen Nutzen, der das 1,06- bis 1,08-fache der Kosten betrug.

Die Bewilligungsbehörde, der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, argumentiert, dass Planungskosten gemäß Auskunft des Bundesverkehrsministeriums kein Bestandteil des Verfahrens nach dem Bundesverkehrswegeplan seien.

Der Rechnungshof hat in einer Vergleichsberechnung dargestellt, dass das Ansetzen verlängerter Nutzungsdauern zu niedrigeren jährlichen Kosten geführt habe. Dieser Effekt habe etwa 0,583 Mio. € pro Jahr ausgemacht. Das Vernachlässigen der Planungskosten habe die jährlichen Kosten um weitere 1,4 Mio. € verringert. Durch diese beiden Vorgehensweisen beim Ansetzen niedrigerer Kosten sei das Nutzen-Kosten-Verhältnis rechnerisch günstiger ausgefallen.

Die Kostenfortschreibung der Jahre 2010 bis 2013 zeige nach Auffassung des Rechnungshofs einige Auffälligkeiten, die die Bewilligungsbehörde hätten zu Rückfragen bei der Vorhabenträgerin veranlassen müssen. Das betrifft die Kos-

tengruppen Oberbau, sonstige Bauwerke und sonstige besondere Anlagen und Kosten, die in den Jahren 2010 und 2013 identische Mengen und Einheitspreise enthielten, obwohl zwischenzeitliche Berechnungen für einen Zuwendungsantrag davon abwichen.

Die Projektkosten sollten insgesamt mit Stand vom Januar 2013 rd. 200,5 Mio. € betragen. An den darin vorgesehenen Baukosten von etwa 171,3 Mio. € beteiligt sich das Bundesverkehrsministerium nunmehr mit einer Zuwendung in Höhe von 120 Mio. €. Der von der Hafengewirtschaft getragene Verein „Hafenanbindung Bremerhaven e. V.“ finanziert 15 Mio. €, davon 2 Mio. € aus eigenen Mitteln. 13 Mio. € finanziert der Verein aus einem Kredit, für den das Land Bremen bürgt. 7 Mio. € trägt die Vorhabenträgerin selbst. Die übrigen Baukosten sowie die Planungskosten in Höhe von etwa 29,2 Mio. € übernimmt das Land Bremen. Es beteiligt sich insgesamt mit rd. 58,3 Mio. € und trägt 80 % etwaiger Mehrkosten. Mit den übrigen Mehrkosten, die sich aufgrund einer aktuellen Ausschreibung inzwischen bereits konkretisieren, wird die Vorhabenträgerin belastet.

Der Bau des Hafentunnels ist aus der Sicht des Rechnungshofs zu keinem Zeitpunkt wirtschaftlich vertretbar gewesen und sei daher sogar zu überdenken bzw. den zuständigen Entscheidungsgremien neu vorzulegen.

Die Senatskanzlei, der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Senatorin für Finanzen und der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen weisen die Kritik des Rechnungshofs in allen Punkten vollumfänglich zurück. Das Einbeziehen von Planungskosten sei bei der bei solchen Vorhaben angewandten Berechnungsmethode nicht vorgesehen, daher auch nicht erforderlich. Daher sei das Nutzen-Kosten-Verhältnis korrekt. Auch sei Ende des Jahres 2012 eine erneute Abschätzung der Wirtschaftlichkeit erfolgt und es habe intensive Gespräche über die Berechnung mit den Fachleuten gegeben. Zudem bestätigten externe Gutachten der Ingenieurgruppe IVV aus September 2009 sowie Mai 2013 jeweils den Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Projektes.

Die Vergleichsrechnung des Rechnungshofs sei zwar rechnerisch korrekt ausgeführt, die angenommenen Nutzungsdauern entsprächen aus der Sicht der Verwaltung jedoch nicht den tatsächlichen. In der eigenen Berechnung sei ein genauerer Ansatz gewählt worden. Der Rechnungshof weist demgegenüber darauf hin, dass die Verwaltung damit von den Vorgaben für den Bundesverkehrswegeplan abgewichen ist.

Mit dem Finanzressort, der Senatskanzlei und dem Häfenressort habe das Bauressort im Oktober 2013 insbesondere die Themen Aktualität der Kostenberechnung und das Nutzen-Kosten-Verhältnis erörtert. Der Schlussfolgerung des Rechnungshofs widersprechen alle gemeinsam; sie halten den Nachweis der Wirtschaftlichkeit für erbracht. Zudem sei das Vorhaben schon lange politisch gewollt, von den Gremien mehrheitlich beschlossen, bewilligt, bundesseitig hoch bezuschusst, planfestgestellt, gerichtlich rechtskräftig entschieden und ein Handlungsspielraum somit nicht mehr vorhanden; eine ergebnisoffene Weiterbehandlung verbiete sich dementsprechend.

Der staatliche Rechnungsprüfungsausschuss nimmt den Sonderbericht nach § 99 LHO zur Kenntnis.

Der staatliche Rechnungsprüfungsausschuss bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, grundsätzlich und ergebnisoffen, an den Vorschriften der Landeshaushaltsordnung orientierte Wirtschaftlichkeitsanalysen auf der Grundlage aktualisierter Kostenberechnungen/-fortschreibungen durchzuführen und allen jeweils zuständigen Entscheidungsgremien vorzulegen. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen unter Einbeziehung der Planungskosten sollten alternativ zum Vergleich aufgeführt sein.

Er bittet die Senatorin für Finanzen, die Verwaltungsvorschriften zu § 7 LHO konkretisierend zu überarbeiten und dem staatlichen Haushalts- und Finanzausschuss bis zum 28. Februar 2015 über die Ergebnisse zu berichten.

Die Beschlüsse des staatlichen Rechnungsprüfungsausschusses wurden mehrheitlich mit den Stimmen der Ausschussmitglieder der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der CDU gegen die Stimme des Ausschussmitglieds der Fraktion DIE LINKE gefasst.

II. Antrag

Der staatliche Rechnungsprüfungsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft (Landtag) mehrheitlich, den Bemerkungen im Bericht des staatlichen Rechnungsprüfungsausschusses beizutreten.

Dr. Hermann Kuhn
(Vorsitzender)