

Kleine Anfrage der Fraktionen der CDU und der FDP vom 7. Dezember 2017**Mehrkosten für den Hafentunnel in Bremerhaven**

Vor dem Hintergrund der offenen Fragen, die sich aus der Senatsantwort aus Drs. 19/1415 vom 28. November 2017 auf die Große Anfrage der Fraktion der FDP „Bauzeitüberschreitungen führen zu Mehrkosten und Verzögerungen – Wann kommt der Hafentunnel in Bremerhaven?“ ergeben sowie vor dem Hintergrund der faktischen Nichtbeantwortung der Berichtsbitte der antragstellenden Fraktionen vom 30. November 2017 für die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 13. Dezember 2017 durch das Schreiben von Herrn Staatsrat Jörg Schulz vom 6. Dezember 2017 werden die Fragen nun auf parlamentarischem Weg erneut gestellt. Auf die Informationspflichten des Senats gemäß Artikel 79 Abs. 1 Bremische Landesverfassung (BremLV) sowie der Rechtsprechung des Staatsgerichtshofs der Freien Hansestadt Bremen zu den Sorgfaltspflichten bei der Beantwortung von parlamentarischen Anfragen gemäß Artikel 100 Abs. 1 Satz 2 BremLV wird verwiesen.

Wir fragen den Senat:

1. Welcher Mittelanteil der bisher bekannten und beschlossenen Gesamtbaukosten für den Hafentunnel Cherbourger Straße in Höhe von 171,3 Mio. € ist bislang gebunden (als Ausgabe gebucht bzw. als Obligo beauftragt), und wie hoch sind die vorhandenen Restmittel? Wie verteilen sich der abgefragte Mittelabfluss und die Restmittel auf die jeweiligen Finanzierungsanteile von Bund (120,0 Mio. €), Land (35,8 Mio. €), Stadtgemeinde Bremerhaven (8,9 Mio. €) und Hafenwirtschaft (15,0 Mio. €)?
2. Seit wann sind die prognostizierten Mehrkosten (Nachforderungen für Bauablaufstörungen und weitere Kostensteigerungen) in Höhe von insgesamt 12,4 Mio. € bekannt? Wann und von wem erhielt der Senat erstmals Kenntnis davon? Wann, von wem, in welcher Form und in welchen Abständen wurde der Senat vom Magistrat der Stadt Bremerhaven als zuständigem Projektträger bzw. von der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS) als zuständiger Projektsteuerin über die prognostizierten Mehrkosten unterrichtet? Inwiefern wurden bzw. werden diese Mehrkosten vertraglich abgesichert?
3. Welcher Art waren die Bauablaufstörungen, auf denen die vom Projektträger bzw. der Projektsteuerin akzeptierten Nachforderungen des Auftragnehmers in Höhe von 6,3 Mio. € basieren? Wann wurden diese vom Auftragnehmer jeweils angezeigt? Was wurde von der Projektsteuerin und vom Auftragnehmer unternommen, um Bauablaufstörungen möglichst zu vermeiden bzw. zu minimieren?
4. Welche Ursachen liegen den vom Projektträger bzw. der Projektsteuerin akzeptierten weiteren Kostensteigerungen in Höhe von 6,1 Mio. € zugrunde?
5. Seit wann sind die weiteren Risiken in Höhe von 12,3 Mio. € bekannt, und welcher Art sind diese? Wann und von wem erhielt der Senat erstmals Kenntnis davon? Wann, von wem, in welcher Form und in welchen Abständen wurde der Senat vom Projektträger bzw. der Projektsteuerin über weitere Risiken unterrichtet?
6. Welchen Anteil an diesen weiteren Risiken haben Mehrkostenanmeldungen der Auftragnehmer? Wie wird die Werthaltigkeit der Nachforderungen bewertet? Liegt dazu eine gutachterliche Stellungnahme vor?

- a) Falls ja, von wann und vom wem? Zu welchem Ergebnis kommt diese?
 - b) Falls nein, ist die Beauftragung einer gutachterlichen Stellungnahme geplant?
7. Aus welchen Gründen führte die Projektverzögerung zur Erhöhung der Planungskosten um 7,6 Mio. €? Mit welcher Höhe und welcher Wahrscheinlichkeit wird das Planungskostenrisiko bewertet? Was wurde von der Projektsteuerin und vom Auftragnehmer unternommen, um Projektverzögerungen möglichst zu vermeiden bzw. zu minimieren?
 8. Wie wurde der Kostenverlauf bei dem Projekt durch den Projektträger, der Projektsteuerin und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr als zuständigem Zuwendungsgeber des Landes Bremen verfolgt, und welche Maßnahmen zur Kostenkontrolle wurden wann vom wem eingeleitet?
 9. Wann, von wem, in welcher Form und in welchen Abständen wurde die Senatorin für Finanzen über die Kostenentwicklung bzw. über das Kostenrisiko bei dem Bauprojekt informiert? Wie schätzt die Senatorin für Finanzen den Sachverhalt ein?
 10. Wurde zu dem Vorgang die Innenrevision bzw. der Landesrechnungshof eingeschaltet? Falls ja, wann, von wem, und mit welchem Ergebnis? Falls nein, warum nicht bzw. ist dies geplant?
 11. Auf welche Art und Weise, und in welchen Haushaltsjahren sollen die prognostizierten Mehrkosten im Landeshaushalt in Höhe von 9,9 Mio. € (80 % von 12,4 Mio. €) abgedeckt und die weiteren Risiken in Höhe von 9,8 Mio. € (80 % von 12,3 Mio. €) abgesichert werden?

Jörg Kastendiek, Susanne Grobien, Silvia Neumeyer,
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

Prof. Dr. Hauke Hiltz,
Lencke Steiner und Fraktion der FDP

D a z u

Antwort des Senats vom 16. Januar 2018

Vorbemerkung

Der Bau des Hafentunnels wurde im Jahr 2013 auf Grundlage des nach abschließendem Urteil des Verwaltungsgerichts Bremen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses, der gesicherten Finanzierung und der vorliegenden Bewilligungsbescheide begonnen.

Der Magistrat Bremerhaven als Vorhabenträgerin der Baumaßnahme hat die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung (BIS) mit der Gesamtprojektsteuerung beauftragt. Nach der Fertigstellung der Maßnahme ist die Stadt Bremerhaven Baulastträger.

Der Senat hat am 4. Dezember 2012 der Durchführung der Maßnahme und der Finanzierung der Baukosten in Höhe von insgesamt 171,319 Mio. € zugestimmt. Nach Abschluss der Submission des Hauptgewerks Tunnel hat der Senat am 1. Juli 2014 einer Steigerung der Baukosten in Höhe von 8,4 Mio. € zugestimmt. Somit ergab sich zum Zeitpunkt der Beauftragung des Hauptgewerks Tunnelbau am 15. August 2014 eine beschlossene Finanzierung in Höhe von 179,719 Mio. €.

Der Bundesanteil der Baukosten wurde als Zuwendung nach dem § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) als Fehlbedarfsfinanzierung gewährt und ist in der Höhe auf 120,000 Mio. € begrenzt.

Der Finanzierungsbeitrag der Hafenwirtschaft zu den Baumitteln ist in seiner Höhe auf die vorgesehenen 15,000 Mio. € begrenzt.

Mit Senatsbeschluss vom 4. Dezember 2012 wurde für den Restbetrag zwischen dem Land Bremen und der Stadtgemeinde Bremerhaven der Verteilungsschlüssel 80 zu 20 festgelegt. Dieser Verteilungsschlüssel gilt auch für Mehrkosten, welche über den Gesamtkostenrahmen von 171,319 Mio. € hinausgehen.

Dies vorangestellt werden die Fragen wie folgt beantwortet:

1. Welcher Mittelanteil der bisher bekannten und beschlossenen Gesamtbaukosten für den Hafentunnel Cherbourger Straße in Höhe von 171,3 Mio. € ist bislang gebunden (als Ausgabe gebucht bzw. als Obligo beauftragt), und wie hoch sind die vorhandenen Restmittel? Wie verteilen sich der abgefragte Mittelabfluss und die Restmittel auf die jeweiligen Finanzierungsanteile von Bund (120,0 Mio. €), Land (35,8 Mio. €), Stadtgemeinde Bremerhaven (8,9 Mio. €) und Hafenwirtschaft (15,0 Mio. Euro)?

Der aus Bremerhaven vorliegende Maßnahmen- und Finanzierungsplan (Stand: 30. Juni 2017) weist folgende Mittelbindung aus:

• Verausgabt	92,666 Mio. €
• Darüber hinaus beauftragt	72,764 Mio. €
Obligo	165,430 Mio. €
• Noch nicht vergeben	26,692 Mio. €
Prognostizierte Baukosten (ohne Risiko)	192,122 Mio. €
• Risiko	4,764 Mio. €
Prognostizierte Baukosten (mit Risiko)	196,886 Mio. €

Es sind bisher (Stand: Oktober 2017) Mittel in Höhe von 105,193 Mio. € der Maßnahme zugeflossen. Davon entfallen auf die einzelnen Parteien:

• Bund	69,645 Mio. €,
• Hafenwirtschaft	11,422 Mio. €,
• Land Bremen	16,863 Mio. €,
• Stadt Bremerhaven	7,263 Mio. €.

2. Seit wann sind die prognostizierten Mehrkosten (Nachforderungen für Bauablaufstörungen und weitere Kostensteigerungen) in Höhe von insgesamt 12,4 Mio. € bekannt? Wann und von wem erhielt der Senat erstmals Kenntnis davon? Wann, von wem, in welcher Form, und in welchen Abständen wurde der Senat vom Magistrat der Stadt Bremerhaven als zuständigem Projektträger bzw. von der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS) als zuständiger Projektsteuerin über die prognostizierten Mehrkosten unterrichtet? Inwiefern wurden bzw. werden diese Mehrkosten vertraglich abgesichert?

Die Bewilligungsbehörde beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) wird regelmäßig durch Quartalsberichte sowie im Rahmen eines Jour Fixe „Kostencontrolling“ (Sechs-Wochenrhythmus) über den Projektverlauf informiert. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen ist regelmäßig zum Jour Fixe „Kostencontrolling“ eingeladen und erhält die entsprechenden Protokolle.

Der beschlossene Kostenrahmen mit einer Obergrenze von 179,719 Mio. € wurde letztmalig mit dem Maßnahmen- und Finanzierungsplan (Stand: 30. September 2015) eingehalten.

Der Maßnahmen- und Finanzierungsplan (Stand: 31. Dezember 2015) weist bereits Kosten in Höhe von 181,202 Mio. € aus. In diesem wurden erstmals die Risiken in Höhe von 2,679 Mio. € aus Mehrkostenanzeigen eingepreist, die sich allerdings noch nicht in Nachträgen niedergeschlagen hatten. Der Finanzierungsrahmen wurde durch die Risiken damit um 1,483 Mio. € überschritten.

Mit dem Maßnahmen- und Finanzierungsplan (Stand: 31. März 2016) wurden die Risiken erstmals separat ausgewiesen. Die prognostizierten Baukosten lagen bei 179,122 Mio. €, unter Einbeziehung des Risikos bei 183,494 Mio. €.

Mit dem am 23. August 2016 eingereichten Maßnahmen- und Finanzierungsplan (Stand: 30. Juni 2016) wurde der Kostenrahmen erstmals auch ohne Berücksichtigung des Risikos überschritten. Die prognostizierten Baukosten hatten sich auf 181,653 Mio. €, unter Einbeziehung des Risikos auf 185,593 Mio. € erhöht.

Mit Schreiben der Bewilligungsbehörde (Oberste Landesstraßenbaubehörde, SUBV) vom 13. September 2016 wurde der Magistrat der Seestadt Bremerhaven um detaillierte Stellungnahme und Erläuterung gebeten, welches durch Bremerhaven am 14. Oktober 2016 beantwortete wurde.

3. Welcher Art waren die Bauablaufstörungen, auf denen die vom Projektträger bzw. der Projektsteuerin akzeptierten Nachforderungen des Auftragnehmers in Höhe von 6,3 Mio. € basieren? Wann wurden diese vom Auftragnehmer jeweils angezeigt? Was wurde von der Projektsteuerin und vom Auftragnehmer unternommen, um Bauablaufstörungen möglichst zu vermeiden bzw. zu minimieren?

Die Arbeitsgemeinschaft (Arge) Hafentunnel hat zwei Baubetriebsnachträge in genannter Gesamthöhe vorgelegt. Diese Forderungen sind zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer strittig:

- Nachtragsangebot Nr. 65 „gestörter Bauablauf Cherbourger Straße West“ vom 27. Juni 2017 in Höhe von 5 495 544,12 €,
- Nachtragsangebot Nr. 72 „gestörter Bauablauf Langener Landstraße“ vom 3. August 2017 in Höhe von 821 320,99 €.

Bis zum Abschluss der laufenden Prüfung dieser Nachtragsforderungen werden diese weder dem Grund nach, noch der Höhe nach akzeptiert.

Zu den von der Arge aufgestellten Forderungen und den behaupteten Bauablaufstörungen existiert umfangreicher Schriftverkehr zwischen den Beteiligten.

Als anmeldende Schreiben seien für die Nachtragsforderung NA 65 auszugsweise die Behinderungsanzeige Nr. 7 der Arge vom 21. August 2015 sowie die Mehrkostenanzeigen Nr. 37 und 38 vom 18. September 2015 und Nr. 47 vom 21. Oktober 2015 genannt.

Für die Nachtragsforderung NA 72 können auszugsweise die Mehrkostenanzeigen der Arge Nr. 25 vom 3. Juli 2015, Nr. 27 vom 6. August 2015, Nr. 35 vom 18. September 2015, Nr. 45 vom 21. Oktober 2015, Nr. 49 vom 29. Oktober 2015, Nr. 50 vom 29. Oktober 2015 und Nr. 56 vom 16. November 2015 genannt werden.

Eingehender Schriftverkehr wurde und wird unverzüglich bearbeitet, geprüft und gegebenenfalls zurückgewiesen. Ebenso unverzüglich wurden und werden gegebenenfalls bauvertraglich von Auftraggeberseite erforderliche Mitwirkungshandlungen getätigt.

4. Welche Ursachen liegen den vom Projektträger bzw. der Projektsteuerin akzeptierten weiteren Kostensteigerungen in Höhe von 6,1 Mio. € zugrunde?

Der übrige ausgewiesene Mittelmehrbedarf setzt sich im Wesentlichen aus dem Grund nach berechtigten und aus strittigen Nachtragsforderungen der Arge aufgrund von geänderten oder zusätzlichen Leistungen zusammen.

Beispielhaft werden folgende Nachtragsangebote (NA) der Arge (mindestens anteilig) dem Grund nach anerkannt:

- NA 7 Bypass Grabensystem Cherbourger Straße,
- NA 8 Minderkosten Entfall Drainbeton zwischen Tunnel/Schlitzwand,
- NA 9 Kanalbau, diverse Leistungen,
- NA 10 Minderkosten Brunnentöpfe,
- NA 11 Füllsand liefern – Baufeld Cherbourger Straße,
- NA 12 Schächte S178/S185,
- NA 13 Gleisbauarbeiten,
- NA 15 Herstellung Anliegerstraßen,
- NA 17 Optimierte Durchspannung BD 17/19,
- NA 18 Herstellung Zufahrt Claus-Groth-Straße 15,
- NA 21 Rückbauarbeiten Anliegerstraßen,
- NA 23 Hausanschluss Jägerhof,

- NA 34 Zusätzliche Leistungen Landschaftsbauwerk Hans-Böckler-Straße,
- NA 35 Zusätzliche Leistungen Gleisbau,
- NA 36 Zusatzleistungen Baudock 10,
- NA 51 Ausbesserung Spurrillen Kreuzung Wurster Straße,
- NA52 Bauzeitliche Rampe Eisenbahnüberführung Cherbourger Straße,
- NA 61 Erdarbeiten BD 01 – Böschungfilter.

U. a. werden folgende strittige Forderungen vonseiten des Auftraggebers bereits dem Grund nach bestritten:

- NA 14 Stauwasserhaltung,
- NA 29 Arbeitsebenen Baudock 4 bis 23,
- NA 32 Planänderung Lamellenbreite,
- NA 47 Verkehrssicherung Absturzgitter,
- NA 48 Sanierung nördliche Schlitzwand BD 3,
- NA 49 Hindernisbeseitigung Schlitzwand,
- NA 50 Arbeiten mit geänderter Lamellenbreite,
- Anhebung der Leitwände.

5. Seit wann sind die weiteren Risiken in Höhe von 12,3 Mio. € bekannt, und welcher Art sind diese? Wann und von wem erhielt der Senat erstmals Kenntnis davon? Wann, von wem, in welcher Form, und in welchen Abständen wurde der Senat vom Projektträger bzw. der Projektsteuerin über weitere Risiken unterrichtet?

Die über den vorgenannten Mittelmehrbedarf hinausgehenden Chancen und Risiken werden mit 4,764 Mio. € und nicht mit 12,3 Mio. € bewertet. Diese Summe wurde dem SUBV mit Schreiben vom 26. September 2017 durch den Projektträger, den Magistrat der Seestadt Bremerhaven, mitgeteilt.

Hierzu wird auch auf Frage 2 verwiesen.

6. Welchen Anteil an diesen weiteren Risiken haben Mehrkostenanmeldungen der Auftragnehmer? Wie wird die Werthaltigkeit der Nachforderungen bewertet? Liegt dazu eine gutachterliche Stellungnahme vor?
- a) Falls ja, von wann, und vom wem? Zu welchem Ergebnis kommt diese?
- b) Falls nein, ist die Beauftragung einer gutachterlichen Stellungnahme geplant?

„Risiken und Chancen“ aufgrund von Mehrkostenanmeldungen der Arge werden mit ca. 0,300 Mio. € abgeschätzt.

Die Bewertung von Mehrkostenanmeldungen erfolgt durch die örtlichen Bauüberwachungen, die Bauoberleitung, gegebenenfalls durch beteiligte Entwurfsverfasser sowie abschließend durch die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS).

Hierbei werden Kosten und Eintrittswahrscheinlichkeiten abgeschätzt, aus denen sich das bewertete Risiko ergibt.

7. Aus welchen Gründen führte die Projektverzögerung zur Erhöhung der Planungskosten um 7,6 Mio. €? Mit welcher Höhe, und welcher Wahrscheinlichkeit wird das Planungskostenrisiko bewertet? Was wurde von der Projektsteuerin und vom Auftragnehmer unternommen, um Projektverzögerungen möglichst zu vermeiden bzw. zu minimieren?

Wesentliche Gründe für höhere Planungskosten sind laut Angaben des Projektträgers (Magistrat Bremerhaven):

- das Personal aufseiten der mit dem Projektmanagement beauftragten BIS muss länger vorgehalten werden,

- bei der Bauoberleitung und den Bauüberwachungen steigt der Aufwand der zu erbringenden Leistungen,
- die projektbezogene Stelle für die hoheitlichen Tätigkeiten beim Magistrat der Seestadt Bremerhaven muss länger vorgehalten werden,
- das Projektcontrolling bei der Bewilligungsbehörde ist entsprechend länger erforderlich.

Die Planungskosten werden als tatsächliche Kosten angenommen und nicht als Risikopositionen, welche mit Eintrittswahrscheinlichkeiten hinterlegt sind.

Aufgrund der in Summe eingetretenen Verzögerungen im Projektablauf (Verzögerungen in der Vorplanungsphase, Klageverfahren gegen Planfeststellungsbeschluss, Bauverzug etc.) verschiebt sich der Fertigstellungstermin des Tunnels weiter nach hinten als angenommen. Wie in der Vergangenheit wurden und werden Störungsereignisse unverzüglich bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Maßnahme untersucht, inklusive der Überprüfung und Veranlassung gegebenenfalls erforderlicher Anpassungen/Optimierungen des Planungs- und Bauablaufs. Aufgrund dessen sind die Planungskosten anzupassen.

8. Wie wurde der Kostenverlauf bei dem Projekt durch den Projektträger, der Projektsteuerin und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr als zuständigem Zuwendungsgeber des Landes Bremen verfolgt, und welche Maßnahmen zur Kostenkontrolle wurden wann vom wem eingeleitet?

Zur Sicherstellung einer angemessenen Kostenüberwachung und einer Abdeckung von etwaigen Kostensteigerungen durch Landesmittel wurde durch die Bewilligungsbehörde (SUBV) gemäß Auflagen des Bundes (Schreiben Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [BMVBS] vom 26. Oktober 2009) ein wirkungsvolles Kostencontrolling installiert.

Vor Beginn der Realisierung wurde durch den SUBV ein Projekthandbuch eingeführt, mit dem Regelungen für eine effiziente und zielorientierte Projektabwicklung unter zeitlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten sichergestellt werden sollen.

Zwischen den Beteiligten wurde ein Berichtswesen vereinbart. Alle drei Monate werden der Bewilligungsbehörde (SUBV) Berichte und Mittelabflusspläne vorgelegt. Bei der Bewilligungsbehörde wurde gemäß der Zuwendungsauflage des Bundes eine Stelle für das Kostencontrolling installiert.

Im Zuge des Kostencontrollings findet ein Soll-Ist-Vergleich statt.

9. Wann, von wem, in welcher Form, und in welchen Abständen wurde die Senatorin für Finanzen über die Kostenentwicklung bzw. über das Kostenrisiko bei dem Bauprojekt informiert? Wie schätzt die Senatorin für Finanzen den Sachverhalt ein?

Die Senatorin für Finanzen wird regelmäßig vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und dem Aufsichtsrat der BIS informiert.

Zuletzt wurde die Senatorin für Finanzen im Rahmen der Abstimmung des Antwortentwurfes zur Großen Anfrage der Fraktion der FDP „Bauzeitüberschreitungen führen zu Mehrkosten und Verzögerungen – Wann kommt der Hafentunnel in Bremerhaven?“ Mitte Oktober 2017 vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr über die aktuellen Mehrkosten und Verzögerungen des Projekts informiert.

Die Senatorin für Finanzen kann keine Sachverhaltseinschätzung zu dem Projekt vornehmen, da sie nicht mit der Auftragsvergabe und baufachlichen Umsetzung befasst ist.

10. Wurde zu dem Vorgang die Innenrevision bzw. der Landesrechnungshof (LRH) eingeschaltet? Falls ja, wann, von wem, und mit welchem Ergebnis? Falls nein, warum nicht bzw. ist dies geplant?

Bereits in der Vergangenheit hat der Rechnungshof der Freien Hansestadt Bremen (LRH) die Planungen zum Hafentunnel Cherbourger Straße verfolgt und begleitet.

Der LRH hat im Rahmen seiner Zuständigkeiten das Projekt im Jahr 2013 und 2014 geprüft. Das Prüfungsverfahren wurde am 11. August 2014 abgeschlossen. Die Ergebnisse der Prüfung sind in der Prüfungsmitteilung vom 18. März 2013 und im Sonderbericht vom 18. Februar 2014 dargelegt. Die wesentlichen Kritikpunkte betrafen die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die Kostenfortschreibung. Zu diesen Punkten hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr am 29. Januar 2014 umfangreich Stellung bezogen und der Kritik des LRH widersprochen.

Die Innenrevision des SUBV war am Vorgang im Zusammenhang mit der Prüfung des LRH beteiligt. Es gab seitens der Innenrevision keine Beanstandungen.

Der Landesrechnungshof führt gemäß Landeshaushaltsordnung (LHO) Prüfungen im eigenen Ermessen durch. Die Innenrevision ist gemäß § 104a Abs. 3 LHO unmittelbar der Dienststellenleitung unterstellt. Der Senat erwägt keine Einbeziehung der Innenrevision und des Landesrechnungshofs, da es keine Veranlassung dafür gibt. Die eigenen Prüfungen der Bewilligungsbehörde haben bisher ergeben, dass es aus zuwendungsrechtlicher und haushaltsrechtlicher Sicht keine Verstöße seitens des Zuwendungsempfängers – Stadtgemeinde Bremerhaven – gegeben hat.

11. Auf welche Art und Weise und in welchen Haushaltsjahren sollen die prognostizierten Mehrkosten im Landeshaushalt in Höhe von 9,9 Mio. € (80 % von 12,4 Mio. €) abgedeckt und die weiteren Risiken in Höhe von 9,8 Mio. € (80 % von 12,3 Mio. €) abgesichert werden?

Die prognostizierten Mehrkosten betragen derzeit (Stand: 30. Juni 2017) ca. 12,403 Mio. €. Die ausgewiesenen Risiken liegen mit Stand 30. Juni 2017 bei ca. 4,764 Mio. €.

Zur Absicherung des Landesanteils der Mehrkosten im Haushalt ist eine gesonderte Senatsbefassung notwendig.