

Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktionen der CDU und der FDP

Mehrkosten für den Hafentunnel in Bremerhaven

**Antwort des Senats
Auf die Kleine Anfrage der Fraktionen der CDU und der FDP
vom 07.12.2017**

„Mehrkosten für den Hafentunnel in Bremerhaven“

Die Fraktionen der CDU und der FDP haben folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

Vor dem Hintergrund der offenen Fragen, die sich aus der Senatsantwort aus Drs. 19/1415 vom 28.11.2017 auf die Große Anfrage der FDP-Fraktion („Bauzeitüberschreitungen führen zu Mehrkosten und Verzögerungen – Wann kommt der Hafentunnel in Bremerhaven?“) ergeben sowie vor dem Hintergrund der faktischen Nichtbeantwortung der Berichtsbite der antragstellenden Fraktionen vom 30.11.2017 für die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 13.12.2017 durch das Schreiben von Herrn Staatsrat Jörg Schulz vom 06.12.2017 werden die Fragen nun auf parlamentarischem Weg erneut gestellt. Auf die Informationspflichten des Senats gemäß Art. 79 Abs. 1 BremLV sowie der Rechtsprechung des Staatsgerichtshofs der Freien Hansestadt Bremen zu den Sorgfaltspflichten bei der Beantwortung von parlamentarischen Anfragen gemäß Art. 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 i. H. v. 171,3 Mio. Euro 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. Euro), Land (35,8 Mio. Euro), Stadtgemeinde Bremerhaven (8,9 Mio. Euro) und Hafenwirtschaft (15,0 Mio. Euro)?
- 2) Seit wann sind die prognostizierten Mehrkosten (Nachforderungen für Bauablaufstörungen und weitere Kostensteigerungen) i. H. v. insgesamt 12,4 Mio. Euro 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. Euro 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 i. H. v. 6,1 Mio. Euro zugrunde?
- 5) Seit wann sind die weiteren Risiken i. H. v. 12,3 Mio. Euro 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. Euro? 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: Wenn, 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 i. H. v. 9,9 Mio. Euro (80 % von 12,4 Mio. Euro) abgedeckt und die weiteren Risiken i. H. v. 9,8 Mio. Euro (80 % von 12,3 Mio. Euro) abgesichert werden?

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 04.12.2012 der Durchführung der Maßnahme und der Finanzierung der Baukosten in Höhe von insgesamt 171,319 Mio. EUR zugestimmt. Nach Abschluss der Submission des Hauptgewerks Tunnel hat der Senat am 01.07.2014 einer Steigerung der Baukosten i.H.v. 8,4 Mio. EUR zugestimmt. Somit ergab sich zum Zeitpunkt der Beauftragung des Hauptgewerks Tunnelbaus am 15.08.2014 eine beschlossene Finanzierung in Höhe von 179,719 Mio. EUR.

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

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

Mit Senatsbeschluss vom 04.12.2012 wurde für den Restbetrag zwischen dem Land Bremen und der Stadtgemeinde Bremerhaven der Verteilungsschlüssel 80/20 festgelegt. Dieser Verteilungsschlüssel gilt auch für Mehrkosten, welche über den Gesamtkostenrahmen von 171,319 Mio. EUR hinausgehen.

Dieses vorangestellt werden die Fragen wie folgt beantwortet:

- 1) Welcher Mittelanteil der bisher bekannten und beschlossenen Gesamtbaukosten für den Hafentunnel Cherbourger Straße i. H. v. 171,3 Mio. Euro 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. Euro), Land (35,8 Mio. Euro), Stadtgemeinde Bremerhaven (8,9 Mio. Euro) und Hafenwirtschaft (15,0 Mio. Euro)?**

Der aus Bremerhaven vorliegende Maßnahmen- und Finanzierungsplan (Stand: 30.06.2017) weist folgende Mittelbindung aus:

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

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

- Bund: 69,645 Mio. EUR
- Hafenwirtschaft: 11,422 Mio. EUR
- Land Bremen: 16,863 Mio. EUR
- Stadt Bremerhaven: 7,263 Mio. EUR

2) Seit wann sind die prognostizierten Mehrkosten (Nachforderungen für Bauablaufstörungen und weitere Kostensteigerungen) i. H. v. insgesamt 12,4 Mio. Euro 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“ (6 Wochen Rhythmus) 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. EUR wurde letztmalig mit dem Maßnahmen- und Finanzierungsplan Stand 30.09.2015 eingehalten. Der Maßnahmen- und Finanzierungsplan Stand 31.12.2015 weist bereits Kosten in Höhe von 181,202 Mio. EUR aus. In diesem wurden erstmals die Risiken in Höhe von 2,679 Mio. EUR aus Mehrkostenanzeigen eingepreist, die sich allerdings noch nicht in Nachträgen niedergeschlagen hatten. Der Finanzierungsrahmen wurde durch die Risiken damit um 1,483 Mio. EUR überschritten.

Mit dem Maßnahmen- und Finanzierungsplan Stand 31.03.2016 wurden die Risiken erstmals separat ausgewiesen. Die prognostizierten Baukosten lagen bei 179,122 Mio. EUR, unter Einbeziehung des Risikos bei 183,494 Mio. EUR.

Mit dem am 23.08.2016 eingereichten Maßnahmen- und Finanzierungsplan (Stand: 30.06.2016) wurde der Kostenrahmen erstmals auch ohne Berücksichtigung des Risikos überschritten. Die prognostizierten Baukosten hatten sich auf 181,653 Mio. EUR, unter Einbeziehung des Risikos auf 185,593 Mio. EUR 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 14.10.2016 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. Euro 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 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 27.06.2017 in Höhe von 5.495.544,12 EUR
- Nachtragsangebot Nr. 72 „gestörter Bauablauf Langener Landstraße“ vom 03.08.2017 in Höhe von 821.320,99 EUR

Bis zum Abschluss der laufenden Prüfung dieser Nachtragsforderungen werden diese weder dem Grunde 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 21.08.2015 sowie die Mehrkostenanzeigen Nr. 37 und 38 vom 18.09.2015 und Nr. 47 vom 21.10.2015 genannt.

Für die Nachtragsforderung NA 72 können auszugsweise die Mehrkostenanzeigen der ARGE Nr. 25 vom 03.07.2015, Nr. 27 vom 06.08.2015, Nr. 35 vom 18.09.2015, Nr. 45 vom 21.10.2015, Nr. 49 vom 29.10.2015, Nr. 50 vom 29.10.2015 und Nr. 56 vom 16.11.2015 genannt werden.

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

4) Welche Ursachen liegen den vom Projektträger bzw. der Projektsteuerin akzeptierten weiteren Kostensteigerungen i. H. v. 6,1 Mio. Euro zugrunde?

Der übrige ausgewiesene Mittelmehrbedarf setzt sich im Wesentlichen aus dem Grunde 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 Grunde nach anerkannt:

- NA 7 Bypass Grabensystem Cherbourger Str.
- NA 8 Minderkosten Entfall Drainbeton zw. Tunnel/ Schlitzwand
- NA 9 Kanalbau diverse Leistungen
- NA10 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 zus. Leistungen Gleisbau
- NA 36 Zusatzleistungen Baudock 10
- NA 51 Ausbesserung Spurrillen Kreuzung Wurster Str.
- NA52 Bauzeitliche Rampe Eisenbahnüberführung Cherbourger Straße
- NA 61 Erdarbeiten BD 01 – Böschungsfiler

U.a. werden folgende strittige Forderungen von Seiten des Auftraggebers bereits dem Grunde nach bestritten:

- NA 14 Stauwasserhaltung
- NA 29 Arbeitsebenen Baudock 4-23
- 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 i. H. v. 12,3 Mio. Euro 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 & Risiken werden mit 4,764 Mio. EUR und nicht mit 12,3 Mio. EUR bewertet. Diese Summe wurde SUBV mit Schreiben vom 26.09.2017 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, ggfs. durch beteiligte Entwurfsverfasser sowie abschließend durch die BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH.

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. Euro? 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 auf Seiten der mit dem Projektmanagement beauftragten BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH muss länger vorgehalten werden,
- bei der Bauoberleitung und den Bauüberwachungen steigt der Aufwand der zu erbringenden Leistungen,
- die projektbezogenen 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 bzgl. Ihrer Auswirkungen auf die Maßnahme untersucht, inkl. der Überprüfung und Veranlassung ggf. 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 BMVBS vom 26.10.2009) ein wirkungsvolles Kostencontrolling installiert.

Vor Beginn der Realisierung wurde durch 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 Zuwendungsaufgabe 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 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 Projektes 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 eingeschaltet? Falls ja: Wenn, 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 Jahre 2013 und 2014 geprüft. Das Prüfungsverfahren wurde am 11.08.2014 abgeschlossen. Die Ergebnisse der Prüfung sind in der Prüfungsmitteilung vom 18.03.2013 und im Sonderbericht vom 18.02.2014 dargelegt. Die wesentlichen Kritikpunkte betrafen die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die Kostenfortschreibung. Zu diesen Punkten hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr am 29.01.2014 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 gem. LHO Prüfungen im eigenen Ermessen durch. Die Innenrevision ist gem. § 104a (3) LHO unmittelbar der Dienststellenleitung unterstellt. Der Senat erwägt keine Einbeziehung der Innenrevision und des Landesrechnungshofes, 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 i. H. v. 9,9 Mio. Euro (80 % von 12,4 Mio. Euro) abgedeckt und die weiteren Risiken i. H. v. 9,8 Mio. Euro (80 % von 12,3 Mio. Euro) abgesichert werden?

Die prognostizierten Mehrkosten betragen derzeit (Stand: 30.06.2017) ca. 12,403 Mio. EUR. Die ausgewiesenen Risiken liegen mit Stand 30.06.2017 bei ca. 4,764 Mio. EUR.

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