



Rechnungshof der Freien Hansestadt Bremen

Bremen, den 5. Februar 2013

PRESSEMITTEILUNG

Sonderbericht nach § 99 LHO: Mehrkosten und Nachtragsaufträge beim Bau der Kaiserschleuse im stadtbremischen Überseehafengebiet in Bremerhaven

Mit insgesamt 250,5 Mio. € kostet die neue Kaiserschleuse 17,8 Mio. € mehr als geplant. Die Ursachen dieser Mehrkosten sind vielfältig. Hauptsächlich liegen sie jedoch in folgenden Umständen:

- Zeitdruck
- Baubegleitende Planung
- Unzureichende Grundlagenermittlung
- Mangelnde rechtzeitige Kommunikation und Koordination

Schon das rechtlich nicht zulässige Verfahren (vgl. Jahresbericht 2009 - Stadt -, Tz. 325 ff.), mit dem die städtische Hafenmanagementgesellschaft bremenports GmbH & Co. KG (bremenports) den Bauauftrag vergab, dauerte länger als vorgesehen. Obwohl die Planungen für den Bau noch nicht abgeschlossen waren, wurde an dem gesetzten Fertigstellungstermin im August 2010 zunächst festgehalten. Planungen und Planungsänderungen fanden noch während der Bauzeit statt, sodass etliche Aufträge als „Nachträge“ erteilt wurden, die nicht dem Wettbewerb unterlagen. Solche Nachträge verteuern Bauvorhaben erfahrungsgemäß.

Um u. a. den Abrechnungsaufwand zu senken, schloss bremenports einen Detailpauschalvertrag für den Schleusenbau ab. Diese Vertragsform ist rechtlich nur zulässig, wenn bei der Bauausführung nicht mit Änderungen zu rechnen ist. Bei großen Bauvorhaben und ganz besonders dann, wenn zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe Ausführungsart und Umfang der Leistungen noch nicht im Einzelnen feststehen, sind jedoch Änderungen zu erwarten, sodass ein solcher Vertrag nicht hätte geschlossen werden dürfen.

Den Baugrund hatte bremenports vor der Auftragsvergabe nicht sorgfältig genug untersucht (vgl. Jahresbericht 2010 - Stadt -, Tz. 214 ff.). Später anfallende Leistungen, z. B. für die Entfernung und Entsorgung im Boden verbliebener Fundamentreste ehemaliger Bebauung, hätten bereits in die Ausschreibung einbezogen und deren Kosten so dem Wettbewerb unterstellt werden können. Die Beseitigung dieser und anderer Baugrundhindernisse einschließlich der damit verbundenen Änderungen im Bauablauf schlug mit rd. 19,4 Mio. € zu Buche.

Noch während der Bauzeit erhoben verschiedene Beteiligte neue Forderungen, die wiederum Folgeänderungen nach sich zogen und deren Umsetzung zu zeitlichen Verzögerungen und steigenden Kosten führte. So konnte beispielsweise nass geförderter Boden aus ehemaligen Landflächen nicht - wie ursprünglich vorgesehen - verklappt werden, sondern wurde zur Entsorgung nach Duisburg transportiert, wofür insgesamt rd. 1,6 Mio. € anfielen.

Nicht ausreichend berücksichtigte Preissteigerungen erhöhten die Kosten ebenfalls. Entstandene Mehrkosten konnten teilweise aber auch durch Einsparungen kompensiert werden. Details ergeben sich aus dem Sonderbericht.

Zu den genauen Zahlen: Im Jahr 2005 setzte sich die von bremenports erarbeitete Kostenberechnung mit einer Gesamtsumme von 232,7 Mio. € wie folgt zusammen:

- 205,4 Mio. € für Baukosten
- 20 Mio. € für Planung, Projektleitung und -steuerung
- 0,9 Mio. € für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- 0,6 Mio. € für Sonstiges und
- 5,8 Mio. € als Risikoposition für die Stahlpreisentwicklung

Die Baukosten enthielten 4,3 Mio. € für den Rückbau der „Möweninsel“ (ABC-Halbinsel). Die Insel schränkte den Wendekreis für die Schiffe im Hafen derart ein, dass seitliche Uferlinien abgetragen werden mussten. Der Auftrag dafür sollte nach Fertigstellung der neuen Schleuse separat vergeben werden.

Im Juli 2005 stellte Bremen 232,7 Mio. € zur Verfügung. Mit dem Bau sollte im 3. Quartal 2006 begonnen werden. Zeitziel für die Fertigstellung der Schleuse war die Veranstaltung „Sail Bremerhaven“ im August 2010.

Die Kosten wurden nicht eingehalten. Der zu erwartende Abrechnungsbetrag für den Hauptauftrag mit der Arge beträgt rd. 222,2 Mio. €. Die derzeitigen Arbeiten an der Möweninsel werden voraussichtlich rd. 8 Mio. € kosten, d. h. es werden insgesamt Baukosten von rd. 230,2 Mio. € entstehen. Planungs- und sonstige Leistungen werden mit Kosten in Höhe von rd. 20,3 Mio. € abgerechnet. Dem ursprünglich bewilligten Budget von rd. 232,7 Mio. € stehen somit Gesamtkosten von rd. 250,5 Mio. € gegenüber.

Die fehlenden Mittel in Höhe von 17,8 Mio. € wurden wie folgt ausgeglichen:

- 5,7 Mio. € entnahm das Häfenressort aus dem Budget für die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“,
- 12,1 Mio. € bewilligte der Haushalts- und Finanzausschuss - Stadt - (HaFA) im Februar 2012 aus dem Sondervermögen Hafen.

Statt zur „Sail Bremerhaven“ im August 2010 wurde das neue Schleusenbauwerk, nach insgesamt rd. vier Jahren Bauzeit, am 30. April 2011 eingeweiht.