



Rechnungshof der Freien Hansestadt Bremen

Bremen, den 11. März 2014

PRESSEMITTEILUNG

Sonderbericht nach § 99 LHO

über die Prüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und der Kostenfortschreibung für die geplante Anbindung des Überseehafengebietes an die A 27 in Bremerhaven „Hafentunnel“

Für den Hafentunnel im Verlauf der Cherbourger Straße in Bremerhaven ist mit Stand vom Januar 2013 ein Kostenvolumen von insgesamt rund 200,5 Mio. € geplant. An den darin vorgesehenen Baukosten von etwa 171,3 Mio. € beteiligt sich das Bundesverkehrsministerium mit einer Zuwendung in Höhe von 120 Mio. €. Ein Verein der Hafenwirtschaft finanziert 15 Mio. €, davon 2 Mio. € aus eigenen Mitteln und 13 Mio. € aus einem Kredit, für den Bremen bürgt. Die Stadt Bremerhaven plant, etwa 7 Mio. € zu finanzieren. Das Land Bremen trägt einen Anteil von bisher etwa 58,3 Mio. €, worin rund 29,2 Mio. € für die Planungskosten enthalten sind. Für Mehrkosten, die während der Baudurchführung entstehen, haben das Land Bremen und die Stadt Bremerhaven im Verhältnis 80:20 aufzukommen.

Im September 2009 waren nach dem damaligen Planungsstand Baukosten in Höhe von 160 Mio. € einer ersten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zugrunde gelegt worden. Nach dieser gesamtwirtschaftlichen Bewertung betrug seinerzeit der Nutzen das 1,08-fache der Kosten. Allerdings fehlten in dieser Berechnung die Planungskosten. Wären sie - wie vorgeschrieben - berücksichtigt worden, hätte sich aufgrund höherer Kosten als Nutzen ein unter dem Wert 1 liegender Faktor ergeben. Damit wäre der Bau schon damals nicht wirtschaftlich gewesen.

Der Rechnungshof hat die nach 2009 notwendig gewordene Kostenfortschreibung näher untersucht. Dabei hat er Auffälligkeiten festgestellt, die die Bewilligungsbehörde des Landes Bremen, den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, zu Nachfragen bei der Stadt Bremerhaven als Vorhabenträgerin hätte veranlassen müssen. So sind z. B. einzelne Kostengruppen nach zwischenzeitlichen Schwankungen innerhalb von etwas mehr als drei Jahren wieder mit dem Ausgangswert beziffert worden.

Auffällig ist ferner, dass in einer weiteren Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vom Mai 2013 für die Ermittlung der jährlichen Kosten von der - unstreitig anzuwendenden - Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans abgewichen wurde und längere Nutzungszeiträume als dort vorgegeben für einzelne Bauwerksteile angesetzt wurden. Werden bei den Nutzungsdauern die in der Bewertungsmethodik angegebenen Zeiträume zugrunde gelegt, ergeben sich nach Modellrechnungen des Rechnungshofs mit Kostenständen vom Januar 2013 und vom Oktober 2013 jeweils höhere jährliche Kosten. Diese Modellrechnungen haben ergeben, dass die jährlichen Kosten den jährlichen Nutzen überwiegen und das Vorhaben damit unwirtschaftlich ist. Dies gilt sowohl, wenn die Planungskosten bei der Berechnung berücksichtigt werden, als auch dann, wenn sie - vorschriftswidrig - außer Acht gelassen würden. Immer ergibt sich ein Faktor unter dem Wert 1. „Bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung war das Tunnelvorhaben weder 2009 noch 2013 wirtschaftlich vertretbar“, so die Präsidentin des Rechnungshofs der Freien Hansestadt Bremen, Bettina Sokol, anlässlich der Vorstellung des Sonderberichts.