

Große Anfrage

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Hannover, den 16.06.2010

Fortlaufender Ärger und Mehrkosten beim JadeWeserPort - Landesregierung beim Projektmanagement überfordert?

- A. Der 20. Parlamentarische Untersuchungsausschuss des Landtags hatte Vorgänge um die Vergabe des Bauauftrages an den Baukonzern HochTief AG bzw. die Bunte-Gruppe sowie um unzulässige Einflussnahme auf den Ablauf der Vergabe aufzuklären. Es wurde festgestellt, dass Angebote nachträglich verändert, einseitig interpretiert und kritische Mitarbeiter aus der Realisierungsgesellschaft weggedrängt worden sind. Vor diesem Hintergrund ist Beobachtern unverständlich, dass die JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft GmbH (JWP-R) auch nach der Untersuchung durch den Parlamentsausschuss das Vergaberecht weiterhin nicht hinreichend beachtet, wie der Landesrechnungshof in seinem Jahresbericht 2010 festgestellt hat.

Auch Nachforderungen des Generalunternehmers Bunte sind immer noch strittig. Bunte fordert ca. 80 Mio. Euro aufgrund der vom Land und von JWP-R verschuldeten einjährigen Verzögerung bei der Beauftragung für den Bau des JWP, die zu Stahl- und Energiekostensteigerungen in diesem Umfang geführt haben sollen.

Zusätzlich hat das Land Niedersachsen an die Auftragnehmer zur beschleunigten Fertigstellung eine „Turboprämie“ von 8,5 Mio. Euro gezahlt, ohne dazu verpflichtet zu sein und ohne dass sich das Partnerland Bremen an diesen Sonderkosten beteiligt hat. Diese „Turboprämie“ hat sich inzwischen nach Einschätzung von Beobachtern als kontraproduktiv erwiesen, weil der Hafen derzeit angesichts der Auftragsflaute von den Hafentreibern nicht zum frühestmöglichen Zeitpunkt in Betrieb genommen werden soll, sondern offenbar so spät wie möglich.

Die JWP-Betreiber Eurogate und Mærsk haben eine Inbetriebnahme zum vertraglich vereinbarten Zeitpunkt im November 2011 in den vergangenen Monaten abgelehnt.

Aufgrund der im Herbst 2009 von Eurogate verworfenen Ausschreibung für Asphaltierungsarbeiten wurde eine erste Anmeldung von drei Monaten Verzögerung gegenüber der JWP-Realisierungsgesellschaft geltend gemacht. Aufgrund der bisher bekannten vertraglichen Vorgabe, dass rein wirtschaftliche Gründe nicht zur verspäteten Inbetriebnahme berechtigen, bestritt die JWP-Realisierungsgesellschaft diesen Verzögerungsanspruch. Die Gespräche über den Zeitpunkt der Inbetriebnahme haben im Juni dieses Jahres ein negatives Ergebnis gebracht. Ganze neun Monate später, erst im August 2012, soll jetzt der Betrieb des JWP aufgenommen werden. Diese Verzögerung bedeutet einen weiteren großen finanziellen Verlust für den JWP-Anteilseigner Niedersachsen.

Die Baukosten werden inzwischen auf 600 bis 650 Mio. Euro ohne Hinterlandanbindung geschätzt. Finanziert wird das Projekt über Neuverschuldung des Landes und über EU-Fördermittel (ca. 50 Mio. Euro). Allein daraus sind Zinslasten ab Fertigstellung von derzeit jährlich mindestens 20 Mio. Euro zu erwarten. Hinzu kommen bei einem verspäteten Betriebsbeginn notwendige Verwaltungs-, Sicherheits- und Erhaltungsmaßnahmen für die fertigen, aber ungenutzten Anlagen, Belastungen aus der Alternativbeschäftigung der auf Wunsch von Eurogate von der Arbeitsagentur ausgebildeten Hafentarbeiter sowie die Einnahmeausfälle von Land und Kommune Wilhelmshaven durch nicht erfolgte Ansiedlungen von hafennahem Gewerbe auf den vorbereiteten großflächigen neuen Gewerbeflächen von zusammen ca. 5 Mio. Euro p. a. Fazit: Die neunmonatige Verzögerung kostet die Bürger bereits einen Betrag von ca. 15 Mio. Euro plus x. Aktuell hat Ministerpräsident Wulff in der ersten Juniwoche ge-

genüber der *Hannoverschen Allgemeinen Zeitung (HAZ)* zudem erklärt, dass er eine weitere Verschiebung des Betriebsbeginns nicht mehr ausschließt.

- B. Auch die ertüchtigte Schienenanbindung mit versprochenem Lärmschutz für die Hafenanbindung steht infrage. Die Schienenverbindung Wilhelmshaven–Oldenburg ist teilweise nur einleisig und hat moorigen Untergrund. Durch den gleichzeitigen Ausbau der Niedersachsenbrücke für Kohleanlieferung und den JWP für Containeranlieferung wird ein zunehmender Binnenlandgüterverkehr mit deutlich höheren Belastungen für die Strecke als bisher erwartet. Ein entsprechender Ausbau mit Untergrundbefestigung, durchgehender Zweigleisigkeit, Elektrifizierung und Lärmschutz hat sich aber als mindestens viermal so teuer wie bisher angenommen herausgestellt. Statt 120 Mio. Euro, wie im Bundesverkehrswegeplan angesetzt, soll die Strecke jetzt 463 Mio. Euro oder gar mehr als 500 Mio. Euro kosten (*HAZ* vom 4. Juni 2010). Entgegen dem Versprechen des früheren Verkehrsministers Tiefensee, diese wichtige Hinterlandanbindung bis 2012 zu finanzieren und fertigzustellen, haben CDU und FDP im Bund bisher gar kein Geld in den Bundshaushalt dafür eingestellt. Die Folge: Die Anwohner müssen über Jahre mit stark anwachsendem Lärm leben, und, wenn irgendwann der Bund doch noch die Finanzmittel bereitstellen sollte, müsste nach Darstellung der DB das Gleis für fast neun Monate stillgelegt werden, um den Ausbau zu ermöglichen.
- C. Am 6. April 2010 berichtet die *Wilhelmshavener Zeitung (WZ)*, dass die gerade erst errichtete Lärmschutzwand an der Bahnstrecke im Voslapper Groden auf mehreren Hundert Metern eingestürzt sei. Die Zeitung führt aus: „Experten aus der Baubranche, mit denen die *WZ* gesprochen hat, halten das Konzept, nach denen die Lärmschutzwand errichtet worden ist, für fragwürdig. Kritisiert wird auch, dass für die Füllung der Wand offenbar lose Erde benutzt wurde und nicht ‚bindiges Material‘ wie Lehm oder Kleiboden. Unklar ist für Experten auch, ob die Verankerung der Eisenmatten, zwischen denen Erde verfüllt wurde, ausreichend ist, um allen Belastungen durch Stürme oder gar Orkane standzuhalten.“ Die Lärmschutzwand soll von der bauausführenden Firma nach Plänen der JWP-R errichtet worden sein.

Wir fragen die Landesregierung:

- A. Zur Hafenrealisierung:
1. Wie hoch wird voraussichtlich die Summe der Planungs-, Bau- und Vorbetriebskosten des JWP bis zum jetzt geplanten Betriebsbeginn im August 2012 insgesamt und aufgeschlüsselt nach
 - a) den ursprünglich vergebenen Baulosen,
 - b) der vereinbarten „Turboprämie“,
 - c) den inzwischen von den Baufirmen eingeforderten, aber noch strittigen Mehrkosten und
 - d) den seit Beginn der JWP-Realisierungsgesellschaft aufgelaufenen Personal- und Finanzierungskostensein?
 2. Wie hoch ist davon, aufgeschlüsselt von a) bis d), der vom Land Niedersachsen zu tragende bzw. zu verbürgende Kostenanteil einschließlich der bis dahin aufgelaufenen Zinsen?
 3. Wie hoch ist in den unter 1. und 2. dargestellten Kosten der Anteil, der auf die Verschiebung der Inbetriebnahme von November 2011 auf August 2012 zurückzuführen ist, sowie weiterer absehbarer Kosten wie Kosten für notwendige Verwaltungs-, Sicherungs- und Erhaltungsmaßnahmen für die ungenutzte Hafeninfrastruktur oder Belastungen aus der Alternativbeschäftigung der auf Wunsch von Eurogate von der Arbeitsagentur ausgebildeten Hafentarbeiter?
 4. In welcher Höhe sind Einnahmeausfälle durch die verspätete Inbetriebnahme des Hafens zum August 2012 im Einzelnen aus Hafengebühren, Pachten, Dienstleistungen und anderen Erträgen zu erwarten?

5. Welcher Containerumschlag des JWP in 2012 und in den Folgejahren ist kalkulatorisch notwendig, um die Betriebs- und Kapitalkosten des JWP vollständig über welchen Zeitraum abzudecken?
 6. Liegen vertraglich abgesicherte Zusagen der Betreiber oder Vereinbarungen mit Reedereien über Mindestumschlagmengen vor, welchen Umfang sehen sie vor, und ab wann und für wie lange sind sie garantiert?
 7. Existieren vertragliche Vereinbarungen mit welchem Inhalt zwischen JWP-R und dem Betreiber des JWP, die abhängig oder unabhängig von der Erlössituation des Hafensbetriebs jährliche Abführungen an das Land Niedersachsen vorsehen und dadurch die finanziellen Risiken für das Land verringern könnten?
 8. Welche Überlegungen und Initiativen der Landesregierung gibt es, den JWP für weitere Betreiber neben Eurogate und Mærsk zu öffnen, um Containerverkehre an den einzigen deutschen Tiefwasserhafen zu binden und damit finanzielle Risiken für das Land zu verringern?
 9. Welche zusätzlichen Einnahmen in welcher Höhe bei der JWP-R - etwa durch Um- oder Zwischennutzung der Infrastruktureinrichtungen oder zusätzliche Dienstleistungen - erwartet die Landesregierung in den kommenden Jahren?
 10. Wie beurteilt die Landesregierung die vom Landesrechnungshof beanstandete Vergabe zahlreicher Nachtrags- und Zusatzaufträge in Millionenhöhe an ein Ingenieurbüro durch die JWP-R, bei der das Vergaberecht nicht hinreichend beachtet wurde?
 11. Warum hat die Landesregierung gerade vor dem Hintergrund der Vergabevorgänge, die zur Einsetzung des 20. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses geführt haben, als Hauptgesellschafter der JWP-R im Rahmen ihrer Aufsichtspflicht nicht dafür gesorgt, dass ausreichende organisatorische Vorkehrungen bei der Gesellschaft getroffen wurden, die eine rechtskonforme Vergabe und Dokumentation von Vergabevorgängen sicherstellen?
 12. Wie wird die Landesregierung in ihrer Funktion als Hauptgesellschafter von JWP-R sicherstellen, dass künftig das Vergaberecht und damit der korrekte Umgang mit Steuergeldern beachtet werden, und welche Konsequenzen beabsichtigt sie gesellschaftsrechtlich und personell aus den erneuten Fehlleistungen zu ziehen?
 13. Wie sind und waren die Wahrnehmung der Landesinteressen und die Kontrolle bei dem Projekt JWP in den verschiedenen zuständigen bzw. damit befassten Landesministerien personell derzeit und in den vergangenen fünf Jahren jeweils zugeordnet und ausgestattet?
- B. Zur Bahnanbindung:
14. Welche Zusagen im Einzelnen
 - a) zum Ausbau,
 - b) zur Finanzierung und
 - c) zur zeitlichen Realisierung der Schienenverbindung Wilhelmshaven–Oldenburghat der Bund bzw. die Hausspitze des Bundesverkehrsministeriums gegenüber Vertreterinnen und Vertretern der Landesregierung (jeweils Zeitpunkt, Anlass des Gesprächs, teilnehmende Personen) bzw. gegenüber der Öffentlichkeit gemacht?
 15. Zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form waren der Landesregierung Ergebnisse von Baugrunduntersuchungen und Vorplanungen/-untersuchungen bekannt, nach denen, wie erst im Juni 2010 öffentlich wurde, die Kosten für die Ertüchtigung der Strecke bis zu 500 Mio. Euro betragen sollen?

-
16. Wann werden welche Teile des von Bund und Land gegenüber Bevölkerung und Wirtschaft zugesagten Schienenausbaukonzeptes Wilhelmshaven–Oldenburg
- a) Ausbaustufe IIIa, Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit mit Lärmschutz in den Ausbaubereichen,
 - b) Ausbaustufe IIIb, Elektrifizierung Oldenburg–Sande–Weißer Floh–Oelweiche–(JWP) mit Lärmschutz an den übrigen dafür vorgesehenen Bereichen, sowie
 - c) die bauliche Behebung der Verlärmungsprobleme in Oldenburg (Kreuzung Alexanderstraße) zur Hinterlandanbindung des JWP zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg
- fertiggestellt sein?
- C. Zur Lärmschutzwand:
17. Wer ist dafür verantwortlich, dass die an der Bahnstrecke im Voslapper Groden (Hafenanbindung) errichtete Lärmschutzwand in ihrer Konstruktion und Ausführung nicht betriebssicher und dauerhaft geplant, beauftragt und errichtet wurde, und wann wird ein adäquater und funktionsfähiger Ersatz fertiggestellt sein?
18. Welche Mehrkosten in welcher Höhe sind durch Ersatz bzw. Nachbesserungen beim Schallschutz im Voslapper Groden zu erwarten bzw. bereits angefallen, und wer trägt diese Mehrkosten?

Ursula Helmhold
Stellvertretende Fraktionsvorsitzende