

Antwort auf eine Große Anfrage

- Drucksache 16/2609 -

Wortlaut der Großen Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 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-, Sicherungs- 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 Hafenerrealisierung:
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?

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- 31 -

Hannover, den 18.10.2010

Der JadeWeserPort ist das zurzeit bedeutsamste Infrastrukturprojekt entlang der deutschen Nordseeküste. Der Hafen wird nach Abschluss einer Ergänzungsvereinbarung zum Betreibervertrag zwischen den beiden Vertragsparteien, der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft mbH & Co. KG und der Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG, am 5. August 2012 in Betrieb genommen. Er wird dann der östlichste Tiefwasserhafen der Nordrange der europäischen Seehäfen sein und einen wesentlichen Teil seiner Verkehre als Dreh- und Angelpunkt für Übersee- und Seetransitverkehre nach Skandinavien, Finnland, den Beitrittsländern der EU an der Ostsee und Russland abwickeln.

Als 2001 die Entscheidung getroffen wurde, den JadeWeserPort in Wilhelmshaven zu errichten, war ein steiler Anstieg für das weltweite Wachstum im Containerumschlag prognostiziert. Diese Prognosen wurden bis einschließlich 2008 sogar noch weit übertroffen. Die globale Wirtschaftskrise hat gerade im Bereich der weltweiten Containerverkehre zu nahezu beispiellosen Umschlagseinbrüchen in 2009 geführt. Die Zahlen der letzten Monate sind aber eindeutige Indikatoren dafür, dass die Weltwirtschaftskrise weitgehend überwunden ist und die Rückgänge zurzeit durch außerordentliche Steigerungen im Containerumschlag nahezu ausgeglichen werden. Langfristig ist in dem Zeitraum von 2007 bis 2025 mit einem durchschnittlichen Wachstum von 4,6 % pro Jahr zu rechnen. Sämtliche Prognosen gehen übereinstimmend von einer solchen Entwicklung aus.

Das wird dazu führen, dass der Hafen - im Gegensatz zu sonstigen üblichen Infrastrukturprojekten - langfristig gesehen schwarze Zahlen schreiben wird. Die aus fiskalischer Sicht sehr vorteilhaften Regelungen des Betreibervertrages stellen dies sicher. Ähnliche Ergebnisse sind aus der Flächenvermarktung zu erwarten. Diese Flächen auf der Logistikzone hinter dem Containerterminal sind u. a. für solche Unternehmen interessant, die in anderen deutschen Häfen keine ausreichenden zusammenhängenden Flächen mehr vorfinden. Hier haben das Land Niedersachsen und die für die

Vermarktung zuständige JadeWeserPort Logistics Zone GmbH & Co. KG besondere Wettbewerbsvorteile.

Der JadeWeserPort ist in seiner Konzeption auf die derzeit größten Containerschiffe mit maximal 16,5 m Tiefgang ausgelegt. Dies unterscheidet ihn von den anderen deutschen Häfen entlang der Nordseeküste. Er verfügt damit über ein Alleinstellungsmerkmal im Wettbewerb der Häfen. Die Landesregierung geht davon aus, dass der JadeWeserPort auch nach der geplanten Elbvertiefung ausreichend ausgelastet sein wird. Auch wenn jüngst eines dieser sehr großen Containerschiffe den Hamburger Hafen angelaufen hat, so konnte dies nur zu knapp 60 % tideabhängig beladen geschehen, und auch nach der Vertiefung wird die Elbe nicht genug Tiefgang für eine volle Beladung solcher Containerriesen bieten.

Gerade weil der JadeWeserPort eine solche besondere Bedeutung für Niedersachsen und Deutschland hat, ist er ein beliebtes Objekt, um aufgrund behaupteter Versäumnisse öffentliche Kritik zu üben. Nach der jetzt vorliegenden abschließenden Einigung auf einen Inbetriebnahmezeitpunkt ist dieser Kritik allerdings wieder einmal die Nahrung entzogen.

Auch in der Vergangenheit waren die erhobenen Vorwürfe im Ergebnis weitgehend gegenstandslos. Der 20. Parlamentarische Untersuchungsausschuss, der vor allem die Thematik der Vergabe des Bauauftrags näher betrachtet hat, hat festgestellt (Drs. 15/4370), dass es weder zu Verfahrensverzögerungen noch zu unzulässigen Eingriffen der niedersächsischen Landesregierung oder von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Landesregierung gekommen ist.

Hinzu kommt, dass die Vergabeakte sowohl der Vergabekammer Lüneburg als auch dem OLG Celle zur Entscheidungsfindung vorgelegen hat. Beide Instanzen haben das Verfahren nicht beanstandet. Von der Vergabekammer Lüneburg wurde hierzu sogar ausdrücklich festgestellt:

„Auch im Übrigen bietet die Vergabeakte keinen Anlass dafür, dass die Angebotswertungen in irgendeinem Stadium zugunsten der beigeladenen (HOCHTIEF) ... manipuliert wurden.“

Insoweit gibt es keine Anhaltspunkte für Verfehlungen seitens der Gesellschaften oder der Landesregierung. Vielmehr lässt sich insgesamt betrachtet feststellen, dass dieses Großbauprojekt bis zum heutigen Zeitpunkt überdurchschnittlich erfolgreich verlaufen ist. Es gibt in Deutschland sicherlich nicht viele Bauvorhaben von dieser Größenordnung, bei denen sowohl die Bauzeit als auch der Gesamtkostenrahmen nach derzeitigem Stand im Wesentlichen eingehalten werden.

Nach heutiger Sachlage wird der Zeitrahmen für die Gesamtfertigstellung des JadeWeserPorts sogar unterschritten werden. Gegenüber den im Betreibervertrag festgelegten Fertigstellungsterminen wurde durch die geschlossene Ergänzungsvereinbarung erreicht, dass die Gesamtinbetriebnahme des Hafens 15 Monate eher erfolgen kann. In der Vereinbarung mit der Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG wird die Realisierung der letzten Phase gegenüber den ursprünglichen Festlegungen um letztlich zwei Jahre auf Mitte 2013 vorgezogen. Dieser Punkt ist auch bei den Fragen nach „weiteren Verlusten“ infolge der Verzögerung der Inbetriebnahme der ersten 1 000 m Kaje um neun Monate bedeutsam.

Vom JadeWeserPort wurde und wird immer zutreffend als „Milliardenprojekt“ gesprochen. Das resultiert daraus, dass bereits vor der Bauphase nach den damaligen Kalkulationen knapp eine Milliarde Euro Investitionskosten - genauer gesagt rund 950 Mio. Euro - für den Bau des Tiefwasserhafens vorgesehen waren. Auf den Betreiber sollte dabei ein Anteil von rund 350 Mio. Euro entfallen. Das ergibt rechnerisch einen Anteil von mindestens 600 Mio. Euro für die Länder Niedersachsen und Bremen.

Das von den Ländern zu finanzierende Investitionsvolumen hat sich gegenüber diesen anfänglichen Planungen leicht erhöht, weil gegenüber dem ursprünglichen Projektumfang nicht planbare Kosten bzw. Kostensteigerungen sowie eingangs nicht geplante Investitionen - beispielsweise der Schlepperhafen und die vollständige Aufhöhung des Hafengrodens auf das Niveau der Terminalflächen und die Erschließung - zusätzlich aufgenommen wurden. Durch die zusätzlichen Investitionen und baubeschleunigenden Maßnahmen können nun die komplett aufgespülten Flächen auf dem Hafengroden bereits jetzt vermarktet und damit auch schon zu einem früheren Zeitpunkt Einnahmen aus dieser Vermarktung erzielt werden. Nach den ursprünglichen Planungen zum Bauablauf war eine ansiedlungsfähige Herrichtung des Hafengrodens erst zu einem wesentlich späteren Zeit-

punkt vorgesehen. Die reinen Kosten für den Hafenbau entsprechend der Ausgangsplanung sind demgegenüber eher noch leicht gesunken. Insgesamt ist gerade vor dem Hintergrund eines zum Teil deutlichen Anstiegs der Kosten für Stahl, Treibstoffe und Personal vom Zeitpunkt der Ausgangsplanung bis heute herauszuheben, wie wirtschaftlich die Realisierungsgesellschaft und die Landesregierung beim Mitteleinsatz vorgegangen sind. Die bei solchen Projekten üblichen Negativschlagzeilen über extreme Kostensteigerungen werden daher in Bezug auf den JadeWeserPort ausbleiben.

Das Thema der Verantwortlichkeit für die Flächen ist durch die verzögerte Inbetriebnahme nicht berührt. Zwar geht der Hafen zunächst später in Betrieb, das bedeutet aber nicht, dass die Flächen, die im Auftrag des Landes errichtet wurden, auch später als bisher geplant an den Betreiber, die Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG, übergeben werden. Davon war zu keinem Zeitpunkt die Rede. Die Übergabe der Flächen erfolgt zu dem im ursprünglichen Betreibervertrag vorgesehenen Zeitpunkt. Ab diesem Zeitpunkt ist der Betreiber für die Flächen verantwortlich und hat - sofern überhaupt - in der Verzögerung begründete Kosten für Verwaltungs-, Sicherheits- und Instandhaltungsmaßnahmen selbst zu tragen.

Von besonderer Bedeutung für den künftigen Betrieb ist die bedarfsgerechte verkehrliche Anbindung des Tiefwasserhafens. Dies wird auf der Straße durch die Weiterführung der A 29 und auf der Schiene durch den Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven sichergestellt. Alle Beteiligten sind sich über die Notwendigkeit der Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der Strecke einig und stehen zu dem Projekt. Dass der Bund in seinem Haushalt leider bisher keine Vorsorge zur Finanzierung der Maßnahme getroffen hat, hat überrascht. Das Land hat sich daher mit Nachdruck an die Bundesregierung gewandt und insbesondere an die bisherigen Zusagen erinnert. Die Planungsarbeiten der Bahn werden ungebremst fortgesetzt und sind im Zeitplan. Die Planfeststellungsverfahren für die beiden eingleisigen Abschnitte sind bereits eingeleitet, die Inbetriebnahme dieser dann zweigleisigen Streckenabschnitte soll - die Finanzierung durch den Bund vorausgesetzt - Ende 2012 erfolgen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Große Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu A:

Zu 1:

Die Investitionen für das Gesamtprojekt werden bis August 2012 nach gegenwärtigem Stand rund 657 Mio. Euro betragen. Darin enthalten sind bereits Kostenerhöhungen infolge des verzögerten Baubeginns (dem Grunde nach anerkannte Angebotsnachträge der ARGE BUNTE) von rund 7,4 Mio. Euro und zusätzliche Kosten für die beschleunigte Bauabläufe (sogenannte Turboprämie) in Höhe von 8,5 Mio. Euro sowie die zu Beginn der Planungen für den JadeWeserPort ebenfalls noch nicht planbaren Kosten zur Herstellung des Schlepperhafens in Höhe von 8 Mio. Euro. Darüber hinaus hat es sich im Zuge des Bauablaufs gegenüber den ursprünglichen Planungen als wirtschaftlich vorteilhaft herausgestellt, die erst nach der Inbetriebnahme des Hafens in Aussicht genommene komplette Aufhöhung (-spülung) und die Erschließung des Hafengrodens zeitlich vorzuziehen. Die dafür erforderlichen Investitionen in Höhe von rund 42,5 Mio. Euro waren im ursprünglichen Kostenbudget nicht enthalten. Würde man diese vorgenannten zusätzlichen Kosten unberücksichtigt lassen, ergäbe sich keine Kostensteigerung. Die Vorbetriebskosten seit 2001 werden bis August 2012 rund 61 Mio. Euro betragen.

Die Investition wird finanziert aus den Haushaltsmitteln, die das Land Niedersachsen eingebracht hat (siehe Frage 2), den Mitteln aus dem Land Bremen, den EFRE-Mitteln sowie den Mitteln, die über eine Kreditaufnahme der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft finanziert werden.

Zu a und b:

Nur ein Teil der Gesamtinvestitionen kann den einzelnen Baulosen direkt zugeordnet und entsprechend aufgeschlüsselt dargestellt werden.

	Gerundete Millionenbeträge (in Euro)
Baulose 1 und 2: Kajebauwerk, Terminalfläche, Hafengroden (Baulos 2: Proberammung) inkl. „Turboprämie“ in Höhe von 8,5 Mio. Euro	512,4 Mio.
Baulos 3: Straßenseitige Erschließung	26,7 Mio.
Baulos 4: Richtfeuer Jappensand	3,9 Mio.
Baulos 5: Gleisseitige Erschließung	25,2 Mio.
Baulos 6: Zaunanlagen	0,5 Mio.
Baulos 7: Schlepperhafen	8,0 Mio.
Baulose 8 und 9: Technische Ausrüstung Kaje und Ver- und Entsorgungsleistungen	3,0 Mio.
Baulos 10: Neubau einer Prallwand	2,5 Mio.
Summe:	582,2 Mio.

Zu c:

Die Mehrkostenforderungen der ARGE BUNTE zum Bauvorhaben sind Gegenstand eines laufenden Gerichtsverfahrens. Hierzu können keine Einzelheiten bekannt gegeben werden.

Zu d:

Die bei der JWP-R bis dahin aufgelaufenen Kosten werden sich auf rund 24,4 Mio. Euro belaufen.

Zu 2:

Eine Aufschlüsselung im Sinne der Posten der Frage 1 a bis c ist nicht möglich, da der Landesanteil als Gesamtkostenanteil in das Projekt einfließt. Auf das Land Niedersachsen entfällt von den unter Nr. 1 genannten Investitionen ein Betrag von derzeit insgesamt rund 485 Mio. Euro einschließlich EFRE-Mittel und Bundesmittel. Dieser Betrag entfällt im Wesentlichen auf die Investitionskosten für den Bau (siehe Nr. 1 a - Baukosten).

Die Personal- und Finanzierungskosten bei der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft (Nr. 1 d) werden zu 50,1 % vom Land Niedersachsen und zu 49,9 % vom Land Bremen übernommen. Mit hin entfällt von den unter Nr. 1 d genannten Kosten ein Betrag in Höhe von 12,2 Mio. Euro auf Niedersachsen.

Darüber hinaus wird die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft bis August 2012 ein Kreditvolumen zur Finanzierung der terminalnahen Infrastruktur aufnehmen, das vom Land Niedersachsen entsprechend seines Gesellschaftsanteils von 50,1 % in Höhe von rund 87 Mio. Euro zu verbürgen ist. Die Kapitaldienste werden zu 100 % aus den Einnahmen der Gesellschaft gedeckt, sodass dem Land Niedersachsen hieraus keine gesonderten Zinslasten anheim fallen.

Zu 3:

Die unter den Nrn. 1 und 2 dargestellten Kosten erhöhen sich durch die Verschiebung der Inbetriebnahme grundsätzlich nicht. Da der Bau seitens der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft planmäßig abgeschlossen und die Flächen - wie nach dem Ursprungszeitplan vorgesehen - an den Betreiber, die Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG übergeben werden, gehen auch sämtliche Pflichten hinsichtlich eventueller Verwaltungs-, Sicherheits- und Erhaltungsmaßnahmen über. Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe dem Betreiber Eurogate Kosten für die ausgebildeten Hafendarbeiter entstehen, ist nicht bekannt. Weder den JWP-Gesellschaften noch dem Land entstehen diesbezügliche Kosten.

Zu 4:

Durch die zwischen den Vertragsparteien fest vereinbarten Zeitpunkte für die Inbetriebnahme des JadeWeserPorts ist Planungssicherheit herbeigeführt worden, die sich positiv auf die Vermarktungs- und Ansiedlungsaktivitäten der JWP-Gesellschaften auswirken werden. Die zwischen den Gesellschaften für einen befristeten Zeitraum vereinbarten Kostenanpassungen schaffen neben

den in einer Worst-Case-Betrachtung kalkulierten Einnahmeausfällen in Höhe von insgesamt rund 25 Mio. Euro auch die Chance, durch die vereinbarten Reduzierungen der Hafengebühren Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Hafenstandorten zu erzielen. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass nach der Anlaufphase deutlich mehr Container umgeschlagen werden als bisher geplant. Die dadurch erzielbaren höheren Einnahmen werden nach derzeitiger Einschätzung den Ausfallbetrag deutlich reduzieren können.

Zu 5:

Die im Betreibervertrag vereinbarten garantierten TEU-Mengen (vgl. zu Frage 6) sind ausreichend, um die Betriebs- und Kapitalkosten der Gesellschaften zu decken. Spätestens ab dem Zeitpunkt der zu erwartenden Vollauslastung wird mit der Tilgung der aufgenommenen Darlehen begonnen.

Zu 6:

Ja, im Betreibervertrag sind für die ersten sieben Jahre des Betriebs konkrete Mindestumschlagszahlen vereinbart, die der Betreiber, die Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG, gegenüber der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft unabhängig vom tatsächlichen Umschlag vergüten muss. Die Einzelheiten dieser Vereinbarung berühren die schutzwürdigen Belange der Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG und sind daher vertraulich.

Zu 7:

Ja, über die Mindestumschlagszahlen hinaus existieren weitere Vertragsbestandteile über Zahlungen seitens der Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG an die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft. Hierzu zählen der Erbbauzins und das Kajeentgelt und weitere erfolgsabhängige Komponenten. Die Einzelheiten dieser Vereinbarung berühren die schutzwürdigen Belange der Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG und sind daher vertraulich. Vereinbarungen über Abführungen der Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG an das Land Niedersachsen existieren nicht; das Land ist nicht Vertragspartner.

Zu 8:

Der Betreibervertrag zwischen der Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG und der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft ist für eine Laufzeit von 40 Jahren abgeschlossen. Für diesen Zeitraum ist die Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG der Betreiber des JadeWeserPorts. Mærsk ist nicht Betreiber des JadeWeserPorts. Die Fa. A. P. Møller-Mærsk ist mit einer Tochter, der APM Terminals, mit 30 % an der Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG beteiligt. Der JadeWeserPort ist darüber hinaus für sämtliche Reedereien jederzeit im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten zugänglich. Der Containerhafen ist nicht auf einzelne Reeder beschränkt. Eine solche Beschränkung wäre auch nicht EU-rechtskonform. Die JadeWeserPort Gesellschaften vermarkten den Hafen in diesem Sinn auch derzeit weltweit.

Zu 9:

Aus der Ergänzungsvereinbarung zum Betreibervertrag zwischen der Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG und der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft ergibt sich, dass auf einer begrenzten Kajenlänge für höchstens fünf Jahre anderweitige Güter (keine Schüttgüter) umgeschlagen werden dürfen. Sofern diese Option vom Betreiber genutzt wird, können zusätzliche Einnahmen entstehen, die derzeit allerdings nicht zu kalkulieren sind.

Zu 10:

Der Landesrechnungshof hatte in 2009 die Vergabe für einen Projektsteuerer hinsichtlich des Erstauftrags aus dem Jahr 2008 beanstandet und darauf hingewiesen, dass ein Folgeauftrag nur unter Beachtung der gesetzlichen Formvorschriften, also im Wege eines ordnungsgemäßen Vergabeverfahrens, erteilt werden dürfe. Die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft hat daraufhin den erforderlichen Anschlussauftrag für die Projektsteuerung mit einem finanziellen Volumen in Höhe von rund 1 Mio. Euro in einem Vergabeverfahren europaweit bekanntgegeben. Das Vergabeverfahren wurde durchgeführt und der Landesrechnungshof hat diesen Kritikpunkt als abgeschlossen be-

trachtet und in der Denkschrift von Anfang 2010 nicht mehr aufgeführt. Die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft wird zukünftig eine rechtskonforme Vergabe sicherstellen.

In seinem Jahresbericht 2010 hat der Landesrechnungshof ferner den Vergabevergang an eine Ingenieurs- und Architektengesellschaft aufgeführt, die von der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft in einem europaweit durchgeführten Vergabeverfahren den Auftrag für Entwurfs- und Tragwerksplanung, Vorbereitung und Mitwirkung an der Vergabe sowie SiGeKo-Leistungen (Sicherheits- und Gesundheitskoordination) auf der Grundlage ihres Angebots aus dem Jahr 2004 erhalten hatte. In der Folgezeit erteilte die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft weitere Nachtrags- und Zusatzaufträge an diese Gesellschaft.

Der Landesrechnungshof hat die mangelnde Dokumentation des Vergabeverfahrens zu Recht gerügt. Sie ist auf eine besondere Arbeitsbelastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum damaligen Zeitpunkt zurückzuführen. Als Konsequenz hat die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft das erforderliche Personal für die Aufgaben qualifiziert und aufgestockt, um einerseits das Vier-Augen-Prinzip und darüber hinaus eine ausreichende Dokumentation der Vorgänge zu gewährleisten.

Bezüglich der grundsätzlichen Rüge einer unzulässigen freihändigen Vergabe wird die Rechtsauffassung des Landesrechnungshofs seitens der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft und der Landesregierung nicht geteilt, da der beanstandete Leistungsumfang bereits im Ursprungsauftrag enthalten war. Durch die Einstellung eigenen Personals und die Ersetzung der Projektleitung durch einen neuen, eigenen Projektleiter wurde der Umfang dieser beauftragten Leistungen in der Folgezeit zudem wesentlich reduziert.

Zu 11:

Die Landesregierung hat gemeinsam mit dem Gesellschafter Bremen über die zuständigen Gremien (Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung) die nach der Satzung vorgesehenen Geschäftsvorgänge überwacht und die daraus resultierenden Aufsichtspflichten wahrgenommen. Die Gesellschaft hat unverzüglich nach eigener Feststellung und damit noch vor dem Bekanntwerden der Beanstandungen hinsichtlich der fehlenden Dokumentation Abhilfe geschaffen. Im Hinblick auf die materielle Frage des Vergabeverfahrens gibt es zum konkreten Sachverhalt unterschiedliche Rechtsauffassungen, die nicht abschließend geklärt sind.

Zu 12:

Das Land Niedersachsen ist über die JadeWeserPort Logistics Zone GmbH & Co. KG mit 50,1 % an der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft mbH & Co. KG beteiligt. Die Vergabe von Aufträgen gehört zum operativen Geschäft der Gesellschaft und ist damit Aufgabe der Geschäftsführung. Die Landesregierung wird über ihre Vertreter im Aufsichtsrat der Gesellschaft die Einhaltung des Vergaberechts weiterhin einfordern.

Die durch den LRH beanstandete Auftragsvergabe erfolgte bereits im Jahr 2005. In der Zwischenzeit wurde bereits in Abstimmung mit der Stadt Bremen die Geschäftsführung ausgetauscht. Weitere personelle oder gesellschaftsrechtliche Konsequenzen sind aus Sicht der Landesregierung nicht erforderlich und wären auch nur in Abstimmung mit dem Mitgesellschafter, der Freien Hansestadt Bremen, möglich.

Zu 13:

Die Wahrung der Landesinteressen und die Kontrolle bei dem Projekt JWP erfolgt grundsätzlich über die vom Land in die hierfür laut Satzung der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft mbH & Co. KG vorgesehenen Aufsichtsgremien (Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung) entsandten Mitglieder. Darüber hinaus erfolgt in Einzelfragen wie Finanzierung und Umweltaspekte eine enge Abstimmung mit den zuständigen Fachressorts des Landes Niedersachsen und gegebenenfalls auch mit den Fachressorts der Freien Hansestadt Bremen.

Zu B:

Zu 14:

Sowohl der Bund als auch die Bahn haben in verschiedenen Schreiben die fristgerechte Fertigstellung und Sicherung der Finanzierung der Bahnstrecke zugesagt. Dies wurde in zahlreichen Gesprächen und Vorträgen wiederholt bestätigt. Unter anderem liegen Schreiben des BMVBS mit Datum vom 9. August 2006, 15. Mai 2007, 21. Dezember 2007, 5. Mai 2009 und zuletzt vom 28. Juli 2009 vor. Die Zusagen bezogen sich auf eine Fertigstellung der Gesamtmaßnahme bis Ende 2012. Hinsichtlich Finanzierung - insbesondere einer Teilfinanzierung für die Zweigleisigkeit - steht die Landesregierung in engem Kontakt mit dem BMVBS. Dieses war u. a. Gegenstand eines Gesprächs zwischen Minister Bode und Staatssekretär Scheuerle am 13. September 2010.

Zu 15:

Vertreter der DB haben in der Sitzung des Arbeitskreises Hafenhinterlandanbindung unter Leitung des MW am 22. April 2010 die Ergebnisse der Vorentwurfsplanung vorgestellt. Die nun vorliegenden Kostenaufstellungen für das Projekt haben eine deutliche Steigerung ergeben. Statt der bisher veranschlagten 316 Mio. Euro sind es rund 500 Mio. Euro.

Wesentliche Kostenblöcke sind dabei Bahnkörper, Schallschutz, Bahnübergang-Anpassungen und Oberbau.

Zu 16:

Unter dem Vorbehalt der Sicherstellung der Finanzierung der Maßnahme durch den Bund sehen die Planungen folgende Fertigstellungstermine vor:

- a) Inbetriebnahme der zweigleisig ausgebauten Strecke: Ende 2012
- b und c) Inbetriebnahme der ausgebauten elektrifizierten Strecke einschließlich Kreuzung Alexanderstraße und Umfahrung Sande Ende 2016, eventuell in 2017.

Zu C:

Zu 17:

Die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft hat als Lärmschutzwand ein sowohl im Straßenbau als auch im Bahnbetrieb erprobtes System mit einem begrünten Steilwall ausgeschrieben. Die Beauftragung erfolgte nach Durchführung eines ordnungsgemäßen Vergabeverfahrens unter Berücksichtigung von vorgelegten Referenzen und Gleichwertigkeitsnachweisen sowie deren Prüfung durch einen von der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft beauftragten Prüferingenieur.

Die erforderliche Ausführungsplanung, Prüfstatik etc. ist durch die bauausführende ARGE erstellt und bei der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft zur Prüfung/Freigabe eingereicht worden. Diese Plan- und Statikunterlagen sind durch einen Prüferingenieur im Auftrag der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft überprüft und zur Ausführung freigegeben worden. Im Rahmen der Prüfung wurde ein Belastungsversuch zum Tragverhalten der Lärmschutzwand unter Überwachung der Materialprüfanstalt Bremen durchgeführt. Abschließend wurden die Unterlagen auch der Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH übergeben und auch von dort freigezeichnet.

Die anschließende Bauausführung erfolgte durch die beauftragte ARGE. Dabei kam es zu Ausführungsmängeln, die letztendlich zum Versagen des Bauwerkes geführt haben. Diese Ausführungsmängel wurden der ARGE durch die externe Bauüberwachung angezeigt. Die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft hat daraufhin im Jahr 2009 die Wand nicht abgenommen. Im Ergebnis lässt sich daher eindeutig feststellen, dass Mängelverursacher die bauausführende ARGE ist und daher sowohl für den Abriss als auch für den Neuaufbau der Lärmschutzwand verantwortlich ist.

Um eventuell denkbare weitere Folgeschäden möglichst vollständig auszuschließen, hat die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft die schadhafte Wand vollständig rückbauen lassen und als Ersatz eine konventionelle tiefgegründete Wand mit Schallschutz-Elementen aus Beton beauftragt. Diese Wand wird bis Ende 2010, d. h. weit vor dem Betriebsbeginn des JadeWeserPort fertig gestellt sein.

Zu 18:

Die Kosten für die Neuerstellung der schadhaften Wand wurden der Bauleistungsversicherung der bauausführenden ARGE angezeigt. Die Kosten fallen keinesfalls der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft oder dem Land an, da das Bauwerk noch nicht abgenommen war. Die neue Wand soll jetzt aber aufgrund der gemachten Erfahrungen abweichend von den bisherigen Planungen in einer Betonelementbauweise errichtet werden. Die Lärmschutzwand in Betonbauweise ist gegenüber der begrünten Steilwand bauausführungsbedingt um 1 Mio. Euro teurer. Diesen Kosten steht allerdings eine mögliche Wiederverwendbarkeit der Wand gegenüber. Das heißt, sofern die Lärmschutzwand im Zusammenhang mit einer - wie im Landesraumordnungsprogramm vorgesehenen - Nutzung als Fläche für industrielle Ansiedlungen an ihrem jetzigen Standort entbehrlich werden sollte, können die Wandelemente anderweitig wieder zum Einsatz kommen.

Jörg Bode