

**Vorlage Nr. 19/541-L**  
**für die Sitzung der staatlichen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen**  
**am 13.06.2018**

**Kostensteigerung bei der Anbindung des Überseehafengebietes in  
Bremerhaven  
an die BAB A27  
(Ausbau der Cherbourger Straße)**

**A. Problem**

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat in seiner Sitzung am 05.06.2018 über die Kostensteigerungen beim Projekt „Hafenanbindung A27 / Cherbourger Straße“ beraten und die in der beigefügten Senatsvorlage (s. Anlage) genannten Beschlüsse gefasst.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wurde gebeten, die für die Finanzierung der Mehrkosten für den Bau der „Hafenanbindung A27/Cherbourger Straße“ notwendigen Beschlüsse der staatlichen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie im Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

Die Mehrkosten für die Planung werden von SUBV bei der zuständigen Deputation eingeworben.

**B. Lösung**

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen gibt der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen die anliegende Vorlage für die Sitzung des Senats am 05.06.2018 zur Kenntnis und bitte um Beschlussfassung der zusätzlichen Finanzbedarfe zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung des Projektes.

### **C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung**

Die Mehrbedarfe betragen für das Land Bremen bei den Planungskosten rd. 8,589 Mio. EUR und für die Baukosten 17,501 Mio. EUR einschließlich Risiken. Die Bau-Mehrkosten können zum Teil durch Anschlagsmittel des laufenden Jahres in Höhe von 3,934 Mio. EUR gedeckt werden, so dass noch weitere 13,567 Mio. EUR zu finanzieren sind. Darüber hinaus werden kurzfristig in 2018 für die Planungsmittel eine zusätzliche Liquidität in Höhe von 1,298 Mio. EUR benötigt, die aus den vorhandenen Baumitteln vorfinanziert werden soll. Eine Teilrefinanzierung ist in Höhe von 0,549 Mio. EUR für 2020 durch Eckwertverlagerung von SUBV zu SWAH vorgesehen, der Rest soll in 2019 per Nachbewilligung aus den veranschlagten Planungsmitteln gedeckt werden. Für die Baukosten ergibt sich insgesamt die Notwendigkeit einer zusätzlichen VE in Höhe von 14,116 Mio. EUR (13,567+0,549).

Für die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung ist eine Verpflichtungsermächtigung von 19,998 Mio. EUR erforderlich, davon sind 5,882 Mio. EUR für SUBV zur Finanzierung der Planungskosten, sowie 14,116 Mio. EUR für SWAH zur Finanzierung der Baukosten beim Haushalts- und Finanzausschuss zu beantragen.

Der Anteil Bremerhavens an den baubedingten Mehrkosten beträgt 20%, mithin 4,375 Mio. EUR. Diese werden durch den Magistrat der Seestadt Bremerhaven ebenfalls haushaltsrechtlich abgesichert.

Für die Haushaltsaufstellung 2020/21 ff. ist eine entsprechend höhere Vorabdotierung zu berücksichtigen.

Die Baumaßnahme selbst hat keine personalwirtschaftlichen und gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Lediglich die Verlängerung der Stelle für das Kostencontrolling beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat personalwirtschaftliche Auswirkungen. Da hier keine Neu- bzw. Umbesetzung erfolgt, sind Gleichstellungsaspekte nicht betroffen.

## **D. Negative Mittelstands betroffenheit**

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

## **E. Beschlussvorschlag**

1. Die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt die Kostensteigerungen beim Projekt „Hafenanbindung A27 / Cherbourger Straße“ und die in diesem Zusammenhang vom Senat der Freien Hansestadt Bremen gefassten Beschlüsse zur Kenntnis.
2. Die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stimmt der Finanzierung der noch nicht veranschlagten Baukosten in Höhe von 14,116 Mio. Euro zu.
3. Die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stimmt dem Teil des Finanzierungskonzeptes für die Mehrbedarfe bei den Planungskosten zu, wonach die fehlenden Planungskosten in 2018 in Höhe von 1,298 Mio. EUR über eine Finanzierung aus dem Projektkonto Bau umgesetzt und aus nicht benötigten Planungsmitteln für das Jahr 2019 wieder dem Projektkonto Bau mit 0,749 Mio. EUR zurückgeführt werden. Die restlichen Mittel von 0,549 Mio. EUR werden in der Haushaltsaufstellung 2020/21 bei SWAH zusätzlich und einmalig angemeldet.
4. Die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen die erforderlichen Beschlüsse für eine zusätzliche Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 14,116 Mio. Euro in Abstimmung mit der Senatorin für Finanzen im Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

Anlage: Vorlage für die Sitzung des Senats am 05.06.2018 „Kostensteigerung bei der Anbindung des Überseehafengebietes in Bremerhaven an die BAB A27 (Ausbau der Cherbourger Straße)“

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen  
Die Senatorin für Finanzen

Bremen, 24.05.2018  
Dr. Kountchev -15039  
Peters - 8801

**Vorlage für die Sitzung des Senats am 05.06.2018**  
**Kostensteigerung bei der Anbindung des Überseehafengebietes in Bremer-**  
**haven**  
**an die BAB A27**  
**(Ausbau der Cherbourger Straße)**

**A. Problem**

**Beschlusslage:**

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. Für die Planungs-, Bauleitungs- und Projektsteuerungskosten nachfolgend „Planungskosten“ wurde ebenfalls am 04.12.2012 die Finanzierung i.H.v. 28,700 Mio. EUR beschlossen. Zusätzlich wurden für das Kostencontrolling beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Personalkosten für eine Stelle i. H.v. insgesamt 0,490 Mio. EUR bis zum Jahr 2019 bewilligt.

Nach Abschluss der Submission des Hauptgewerks Tunnel hat der Senat weiterhin einer Steigerung der Baukosten i.H.v. 8,4 Mio. EUR am 01.07.2014 zugestimmt. Im Zuge der Erhöhung der Baukosten nach der Fertigstellung des RE<sup>1</sup>-Entwurfs, der Prüfung des RE-Entwurfs durch die DEGES und infolge des Ergebnisses der Submission des Hauptgewerks Tunnel wurden keine weiteren Anpassungen der Planungs-, Bauleitungs- und Projektsteuerungskosten vorgenommen.

Somit ergab sich zum Zeitpunkt der letzten Senatsbefassung am 01.07.2014 ein wie folgt dargestellter Finanzierungsbedarf:

Stand: 01.07.2014 (Senatsbefassung)	Kosten in Mio. EUR	Kostenposition/Erläuterung
Baukosten:	179,719	Gesamtbaukosten
davon	120,000	Bund
	15,000	Hafenwirtschaft
80% Land	35,776	Land
20% Stadt	8,943	Bremerhaven
<i>Summe Land Bremen u. Stadtgemeinde Brhv.:</i>	44,719	
Planungs-, Bauleitungs- und Projektsteuerungskosten:	29,190	Gesamtplanungskosten Land (SUBV)

*Tabelle 1: Zusammenfassung der Beschlusslage*

<sup>1</sup> RE: Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012

Darüber hinaus sind folgende Festlegungen Bestandteil der Gesamtfinanzierungskulisse:

- 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 Bund geht davon aus, dass er von möglichen Mehrkosten freigestellt wird.
- Der Finanzierungsbeitrag der Hafenwirtschaft zu den Baumitteln ist über den Vertrag mit dem Verein Hafenanbindung e.V. v. 18.12.2012 und einem Nachtrag vom 10.07.2014 geregelt und ebenfalls in seiner Höhe auf die vorgesehenen 15 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 Kostenrahmen von 171,719 Mio. EUR hinausgehen.
- Auf dieser Grundlage wurden die Bewilligungsbescheide über die Gewährung einer Zuwendung für Maßnahmen nach § 5a FStrG am 11.12.2013 und zur Projektförderung nach der LHO durch die Oberste Landesstraßenbaubehörde - Bewilligungsbehörde - am 15.10.2013 erlassen.
- Der Landesanteil der Baumittel wird im Haushaltsplan des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen abgebildet.  
Die Planungsmittel werden vom Land Bremen getragen und beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr veranschlagt.
- Der Senat hat am 04.12.2012 ebenfalls beschlossen, dass die zukünftigen Betriebs- und Unterhaltungskosten des Bauwerks von Bremerhaven zu tragen sind.

Der Senat hat am 01.07.2014 die vor der Beauftragung des Hauptgewerks Tunnel festgestellte Kostensteigerung bewertet und sich nach einer wirtschaftspolitischen Gesamtabwägung der Maßnahme, mit ihren zu erwartenden positiven Rückwirkungen für die wirtschaftliche Entwicklung, für die Realisierung des Projektes ausgesprochen. Bremerhaven wurde gleichzeitig gebeten, alle Möglichkeiten zur Minderung der potentiellen Kostensteigerungen auszuschöpfen.

#### **Mehrkosten:**

Vor dem Hintergrund des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses, der gesicherten Finanzierung und der vorliegenden Bewilligungsbescheide hat die Baumaßnahme Ende 2013 begonnen. Mit Stand 31.12.2017 sind Baumittel i.H.v. 110,309 Mio. EUR (s. Anlage 1), davon 17,859 Mio. EUR Landesmittel und 7,263 Mio. EUR Mittel der Seestadt Bremerhaven, abgeflossen worden.

Maßgeblich für die bauliche Umsetzung der Maßnahme sind die Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss vom 19.12.2012.

Vor dem Grundsatz des wirtschaftlichen Handelns werden auch in der Realisierungsphase stets Möglichkeiten zur Kosteneinsparung geprüft. So wurde im Mai 2015 ein Minderkostennachtrag NA 2 „Trockenaushub“ beauftragt, der zu Einsparungen in Höhe von ca. 6 Mio. EUR führte. Hinzu kommen weitere Minderkostennachträge mit einem Sparvolumen in Höhe von fast 2 Mio. EUR. Gegen diese Kosteneinsparungen laufen allerdings zusätzliche Kosten an, so dass die Finanzierungsbeschlüsse angepasst werden müssen.

Die im Zuge der baulichen Realisierung des Tunnels zur Hafenanbindung eingetretenen Kostensteigerungen stellen sich wie folgt dar.

## 1. Baukosten

Durch den Zuwendungsempfänger (Magistrat der Seestadt Bremerhaven) sind quartalweise Maßnahmen- und Finanzierungspläne sowie Projektfortschrittsberichte vorzulegen.

Mit derzeitigem Stand der Mittelabflussplanung (31.03.2018) ergibt sich rechnerisch ein nachgewiesener Mittelbedarf bezüglich der Baukosten in Höhe von 199,049 Mio. EUR. Dies entspricht einem zusätzlichen Mittelbedarf in Höhe von +19,330 Mio. EUR bzw. +10,8 % gegenüber der Bewilligung vom 01. August 2014 (179,719 Mio. EUR).

Hinzu kommt, dass unter Berücksichtigung der von Bremerhaven bewerteten Chancen und Risiken (s.u.) eine weitere Überschreitung des Gesamtkostenrahmens um ca. 2,546 Mio. EUR zu erwarten ist.

Die Analyse der Ursachen der Kostensteigerung auf Grundlage der dem Kostencontrolling zugrunde gelegten Kostenstruktur<sup>2</sup> auf Ebene der sog. Hauptgruppen (HG) zeigt, dass sich die Kostensteigerungen wie folgt verteilen (vgl. Anlage 2):

HG	Planung [Mio. EUR]	Stand 31.03.2018 (Veränderung) [Mio. EUR]	Risiken [Mio. EUR]	Mögl. Gesamtkosten (Steigerung) [Mio. EUR]
1 (Grunderwerb)	4,984	5,370 (+0,386)	0,004	5,374 (+0,390)
2 (Flächenaufbereitung)	2,060	1,610 (-0,450)	0,009	1,619 (-0,441)
3 (Leitungen)	10,725	12,550 (+1,825)	-2,907	9,643 (-1,082)
4 (Bauwerke)	143,748	154,954 (+11,206)	3,328	158,282 (+14,534)
5 (Straßenbau)	6,437	7,737 (+1,300)	1,231	8,968 (+2,531)
6 (Ausstattung Verkehrsraum)	8,410	10,491 (+2,081)	1,000	11,491 (+3,081)
7 (Landschaftsbau)	1,701	3,650 (+1,949)	-0,167	3,483 (+1,782)
8 (Sonstiges)	1,654	1,710 (+0,056)	0,000	1,710 (+0,056)
9 (Aufrechterhaltung Sonderverkehre)	0	0,977 (+0,977)	0,048	1,025 (+1,025)
<b>Σ</b>	<b>179,719</b>	<b>199,049 (+19,330)</b>	<b>2,546</b>	<b>201,595 (+21,876)</b>
Anteil Land Bremen (SWAH)	35,776	51,240 (+15,464)	2,037	53,277 (+17,501)
Anteil Seestadt Bremerhaven	8,943	12,809 (+3,866)	0,509	13,318 (+4,375)

*Tabelle 2: Baukostenentwicklung*

<sup>2</sup> Die Kosten des auf Grundlage des Änderungsbescheides erstellten Maßnahmen- und Finanzierungsplans (Stand: 30.09.2014) gelten als Referenzgröße für alle weiteren Kostenentwicklungen.

Das ausgewiesene Risiko ergibt sich aus Nachtragsforderungen der ausführenden ARGE, die mit einem Wahrscheinlichkeitsfaktor in Abhängigkeit der Prüfungstiefe und des Prüfergebnisses belegt werden. Diese Eintrittswahrscheinlichkeit wird nicht streng konservativ, sondern realistisch abgeschätzt und mit Fortschreiben der Nachtragsprüfung und -bearbeitung aktualisiert.

Kostenmäßig bewertet werden dabei auch die Chancen und Risiken, die bereits erkannt wurden, aber vertraglich noch nicht abgesichert sind oder vertraglich anders interpretiert werden. Diese sind im Wesentlichen die sog. Mehrkostenanzeigen der ARGE mit den geschätzten Kosten, der angenommenen Eintrittswahrscheinlichkeit und der daraus entstehenden Kostenprognose.

Außerdem werden mögliche Forderungen Dritter, abgeleitet in der Regel aus dem Planfeststellungsbeschluss, bewertet und mit einer Kostennote und einer Eintrittswahrscheinlichkeit belegt, zum Beispiel Änderung der Untersuchungsparameter zur Einleitung von Bauwasser in Gewässer. Diese Kostenrisiken werden im Projektfortschrittsbericht in den jeweiligen Untergruppen detailliert erläutert.

Inklusive der benannten Risiken und der angepassten Mittelabflussplanung beläuft sich die Summe der benötigten Mittel zum Stand: 31.03.2018 auf eine Höhe von insgesamt 201,595 Mio. EUR. Dies entspricht einer Steigerung des Gesamtbedarfs um +21,876 Mio. EUR bzw. ca. +12,2 % gegenüber den bewilligten Baukosten von 179,719 Mio. EUR. Aufgrund der Erfahrungen mit Großbauprojekten ist es dringend zu empfehlen, bei den weiteren Betrachtungen die Kosten einschließlich erwarteter zusätzlicher Kosten auf Basis von Risikoabschätzungen zugrunde zu legen.

Eine ausführlichere Darstellung des Umfangs und der Ursachen der Kostensteigerungen zum abgeschlossenen Berichtszeitpunkt 31.12.2017 beim Ausbau der Cherbourger Straße in Bremerhaven ist in der Anlage 2 enthalten.

Nach den bisherigen Senatsbeschlüssen (2012 bzw. 2014) sind anteilig 35,766 Mio. EUR für die Baukosten aus Landesmitteln bewilligt worden. Die neuen Berechnungen der Baukosten ergeben einen Landesanteil von den Baukosten von 53,277 Mio. EUR (Mehrbedarf: 17,501 Mio. EUR). Unter Finanzierungsaspekten ist die in 2018 und 2019 erforderliche Liquidität durch die bestehenden Haushaltsanschlüsse gewährleistet, ab 2020 sind weitere Verpflichtungsermächtigungen erforderlich.

Der Anteil der Stadt Bremerhaven erhöht sich (inkl. Risiko) vom ursprünglich bewilligten Betrag von 8,943 Mio. EUR auf 13,318 Mio. EUR (+4,375 Mio. EUR).

## 2. Planungs-, Bauleitungs- und Projektsteuerungskosten (nachfolgend „Planungskosten“)

Gem. den bisherigen Senatsbeschlüssen sind Planungskosten in Höhe 29,190 Mio. EUR bewilligt worden. Mit Stand 31.12.2017 sind bei bewilligten Planungskosten (abzüglich 0,490 Mio. EUR gebundener Kosten für das Finanzcontrolling) von 28,700 Mio. EUR ca. 28,400 Mio. EUR durch Verträge gebunden, 25,932 Mio. EUR wurden abgerufen (Abforderung BHV (BIS), Direktbeauftragungen, Kostencontrolling). Aktuell ist das bewilligte Budget an Planungsmitteln der BIS nahezu ausgeschöpft.

Der vorliegende Maßnahmen- und Finanzierungsplan (Stand: 31.12.2017) geht von Mehrkosten beim Zuwendungsempfänger von 8,182 Mio. EUR (+28,5%) aus. Zzgl. zusätzlicher Kosten bei der Bewilligungsbehörde ergeben sich demzufolge Gesamtplanungskosten von 37,779 Mio. EUR.

Die wesentlichen Steigerungen sind auf Planungsverzögerungen und bauzeitliche Verzögerungen zurückzuführen, so dass sich das verwaltungsinterne Projektende (inkl. Prüfung der Rechnungen, Verwendungsnachweise, etc.) voraussichtlich auf Ende 2022 verschiebt. Damit einhergehend sind Kostenerhöhungen bezogen auf den Maßnahmen und Finanzierungsplan mit letztmaliger Einhaltung des Budgets von 28,7 Mio. EUR (Stand 30.06.2016) in folgenden Bereichen (vgl. Anlage 2):

Kostenstelle	Budget (30.06.2016) [Mio. EUR]	Stand 31.12.2017 [Mio. EUR]	Steigerung [Mio. EUR]	Prozentuale Steigerung [ % ]
Objektplanung	8,837	9,673	0,836	9,5
Tragwerksplanung	1,520	1,570	0,050	3,3
Bauüberwachung	7,321	9,700	2,379	32,5
Projektsteuerung	8,373	12,530	4,157	49,6
Sondergutachter	0,634	0,971	0,337	53,2
Planfeststellung	0,650	0,650	---	---
Schnittstellenkoordination	0,887	1,310	0,423	47,7
KP Wurster Straße	0,240	0,240	---	---
KP Langener Landstraße	0,234	0,234	---	---
Zinsen BHV	0,004	0,004	---	---
<b>M+F-Plan (31.12.2017)</b>	<b>28,700</b>	<b>36,882</b>	<b>8,182</b>	<b>28,5</b>
Weitere externe Leistungen	---	0,205	0,205	---
Kostencontrolling SUBV	0,490	0,692	0,202	41,2
<b>Σ Gesamtplanungskosten</b>	<b>29,190</b>	<b>37,779</b>	<b>8,589</b>	<b>29,4</b>

Tabella 3: Kostensteigerungen bei den Planungskosten

Die Erhöhung des Kostencontrollings berücksichtigt die Fortsetzung der Refinanzierung der bestehenden Stelle bis zum Jahr 2022 mit 0,101 Mio. EUR pro Jahr. Zudem sind Mittel für eine externe gutachterliche Unterstützung in Höhe von 0,100 Mio. EUR eingeplant (vgl. Lösung).

Eine detailliertere Finanzierungsübersicht der Gesamtprojektkosten ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Bei der zeitlichen Projektentwicklung wird zurzeit mit Fertigstellung der Maßnahme Mitte 2020 gerechnet. Inkl. Prüfung und Abrechnung wird die Projektabwicklung bis 2022 in Anspruch nehmen.

Für den laufenden Haushalt 2018 sind Planungskosten in Höhe von rd. 1,3 Mio. EUR nicht finanziert; zudem sind ab 2019 weitere Verpflichtungsermächtigungen erforderlich.

#### Weitergehende Finanzierungsrisiken

Insbesondere das Ausfallrisiko für die 15 Mio. EUR Finanzierungsbeitrag der Hafenwirtschaft sind dabei hervorzuheben. Der 2012 geschlossene Vertrag sieht eine Rückabwicklungsklausel für den Fall vor, dass der Tunnel nicht bis zum 31.12.2020 in Betrieb genommen wird. Aufgrund der Verzögerungen im Projektablauf auch schon vor Baubeginn besteht hier also grundsätzlich die Gefahr, dass dieser Fall der möglichen Rückabwicklung eintritt.



## **B. Lösung**

Die Mehrbedarfe betragen für das Land Bremen bei den Planungskosten rd. 8,589 Mio. EUR (Tabelle 3) und für die Baukosten 17,501 Mio. EUR einschließlich Risiken (Tabelle 2). Im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2018/19 wurden bereits 6,081 Mio. EUR Planungskosten und 3,934 Mio. EUR Baukosten zusätzlich veranschlagt, sodass noch 2,508 Mio. EUR Planungs- und 13,567 Mio. EUR Baukosten zu finanzieren sind. Nach Durchführung eines vorgesehenen Mitteltausches 2018/19 (vgl. Finanzierung D) verschiebt sich der Finanzbedarf zwischen Planungs- und Baukosten um 0,549 Mio. EUR. Es ergibt sich ein zu beschließender zusätzlicher Finanzbedarf von 1,959 Mio. EUR Planungskosten und 14,116 Mio. EUR Baukosten.

Für die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung ist eine Verpflichtungsermächtigung von rd. 19,998 Mio. EUR erforderlich, davon sind rd. 5,882 Mio. EUR für SUBV für Planungskosten, sowie 14,116 Mio. EUR für SWAH beim Haushalts- und Finanzausschuss zu beantragen.

Für die Haushaltsaufstellung 2020/21 ff. ist eine entsprechend höhere Vorabdotierung zu berücksichtigen.

Um das Risiko der Rückabwicklung des Vertrages mit der Hafenwirtschaft zu minimieren, wird empfohlen, dass die bremischen Vertragsparteien (SF, SWAH, Magistrat BHV), mit der Hafenwirtschaft Bremerhaven Verhandlungen über eine einvernehmliche Vertragsanpassung hinsichtlich der Rückabwicklungsklausel in der Vereinbarung vom 18.12.2012 aufnehmen. Dazu haben bereits erste Gespräche stattgefunden, in denen der Verein Hafenanbindung Bremerhaven e.V. bereits sein Einverständnis zur Verlängerung der Rückabwicklungsklausel bis zum 31.12.2023 signalisiert hat.

Zur Sicherstellung der Gesamtprojektfinanzierung ist der Anteil Bremerhavens an den Baukosten in Höhe von 4,375 Mio. EUR durch den Magistrat der Seestadt Bremerhaven ebenfalls haushaltsrechtlich abzusichern.

Zusätzlich sind flankierende Maßnahmen zu ergreifen, um weitere Kostensteigerungen zu minimieren.

Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sind der Magistrat Bremerhaven und der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr anzuhalten, die Instrumente des Risikomanagements und des Kostencontrollings vollumfänglich auszunutzen und weiterhin darauf hinzuwirken, dass die Kostensteigerungen minimiert werden.

Weiterhin ist gemäß Bewilligungsschreiben das BMVI über die Kostensteigerung und die Mittelbereitstellung zu informieren.

Es wird empfohlen, dem Senat zukünftig regelmäßig über den Projektfortschritt zu berichten. Zur objektiven Verstärkung des Kostencontrollings ist die Einschaltung eines externen Fachbüros sachgerecht und umzusetzen.

## **C. Alternativen**

Die Alternative zur Erhöhung der Finanzierung für den Weiterbau des Hafentunnels wäre die Einstellung der Arbeiten. Aufgrund drohender Konventionalstrafen und der Kosten für einen Rückbau wird diese Alternative verworfen.

## D. Finanzielle, Personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender Prüfung

### Baukosten (Anteil Land Bremen)

Vom Mittelbedarf in Höhe von insgesamt 53,277 Mio. EUR (Stand: 31.03.2018) sind bis einschl. 2017 bereits 17,859 Mio. EUR verausgabt. In der Zeit 2018 bis 2022 ff. fließen weitere Mittel von 35,418 Mio. EUR ab. Abzüglich der noch vorhandenen Mittel auf dem Projektkonto in Höhe von 11,197 Mio. EUR und dem Haushaltsanschlag 2018 in Höhe von 10,654 Mio. Euro verbleibt ein offener Finanzierungsbedarf von 13,567 Mio. EUR. Zzgl. der Rückführung der finanzierten Liquidität für die Planungskosten von 0,549 Mio. EUR in 2020 ergibt sich ein Gesamtbedarf von 14,116 Mio. EUR.

(Stand: aktualisierte Mittelabflussplanung 31.03.2018)

Werte [Mio. EUR]	Ende 2017	2018	2019	2020	2021	2022 ff.	Gesamt
Haushalt		10,654	0				10,654
Projektkonto	11,197	+5,040	- 14,320	-1,368	0	0	11,197
<b>IST/Bedarf</b>		5,614	14,320	6,640	1,177	7,667	35,418
<b>Zusätzlicher Finanzierungsbedarf</b>		0	0	5,272	1,177	7,667	14,116
<b>Zusätzliche Verpflichtungsermächtigung</b>				5,272	1,177	7,667	14,116
<b>Nachrichtlich: Projektkontostand Ende des Jahres inkl. Mitteltausch Planung (vgl. Planung)</b>	11,197	14,939	1,368	0	0	0	0

Tabelle 4: Finanzierung der Baukosten

Bis einschl. 2019 ist der Bau des Hafentunnels „Cherbourger Straße“ finanziert. Die Mittel vom Projektkonto, die Ende 2017 bei 11,197 Mio. EUR standen, erhöhen sich in 2018 nochmals um 5,040 Mio. EUR abzgl. des Mitteltausch mit den Planungskosten von 1,298 Mio. EUR (s. Tabelle 5) auf 14,939 Mio. EUR. Ende 2019 verbleibt eine Liquidität auf dem Projektkonto von 1,368 Mio. EUR (einschließlich Erstattung von 0,749 Mio. EUR aus Planungskosten), die allerdings bis Ende 2020 vollständig abfließt. Für die Baukosten sind Mehrbedarfe ab 2020 ff. vom Fachressort für die Jahre 2020/21 in Höhe von 6,449 Mio. EUR innerhalb der für den Produktplan angemeldeten Maßnahmen der Investitionsplanung prioritär darzustellen und ab 2022 bei der Fortschreibung der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung in Höhe von insgesamt 7,667 Mio. EUR anzumelden.

Unter Vorbehalt der Zustimmung der Fachdeputation ist im Haushalts- und Finanzausschuss zudem eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 14,116 Mio. EUR bei der Haushaltsstelle 0801/89310-4 „Baukosten Cherbourger Straße zu beantragen und in der Haushaltsaufstellung der Folgejahre eine Vorabdotierung in der Investitionsplanung vorzusehen.

### Planungs-, Bauleitungs- und Projektsteuerungskosten

Vom Mittelbedarf in Höhe von insgesamt 37,779 Mio. EUR (Stand: 31.12.2017) sind bereits bis einschl. 2017 25,932 Mio. EUR veranschlagt, so dass noch ein Mittelbedarf ab 2018 in Höhe von 11,847 Mio. EUR besteht. Abzüglich der noch vorhandenen Mittel auf dem Projektkonto in Höhe von 1,068 Mio. EUR sowie der im Haushalt veranschlagten Mittel in Höhe von 8,271 Mio. € besteht ein offener Finanzierungsbedarf in Höhe von 2,508 Mio. EUR:

Werte [Mio. EUR ]	31.12. 2017	2018	2019	2020	2021	2022 ff.	Gesamt
Haushalt		2,559	3,712	2,000			8,271
<i>Projektkonto Planung</i>	1,068	1,068	0	0	0	0,000	1,068
<b>IST -Ausgaben/ Bedarfe</b>		<b>4,925</b>	<b>2,963</b>	<b>2,113</b>	<b>1,240</b>	<b>0,606</b>	<b>11,847</b>
<b>Zusätzlicher Finanzierungsbedarf (Differenz)</b>		<b>1,298</b>	<b>-749</b>	<b>0,113</b>	<b>1,240</b>	<b>0,606</b>	<b>2,508</b>
Erforderliche VE (bereits vorhanden)			2,963 (1,040)	2,775	1,240	0,606	7,584 (1,040)
Zusätzliche VE			1,923	2,775	1,240	0,606	6,544

Tabelle 5: Finanzierung der Planungskosten

Die Mittel vom Projektkonto von rd. 1,068 Mio. EUR fließen bis Ende 2018 vollständig ab, so dass ein Fehlbedarf in 2018 von 1,298 Mio. EUR verbleibt. Dieser Fehlbedarf kann durch Mitteltausch in 2018 aus Mitteln des Projektkontos Bau der Cherbourger Straße vorfinanziert und dann aus nicht benötigten Mitteln aus dem Haushaltsanschlag 2019 für Planungskosten von 0,749 Mio. EUR zum Teil zurückgeführt werden. Die restliche Summe in Höhe von 0,549 Mio. EUR ist im Finanzbedarf für Baukosten ab 2020 enthalten (Tabelle 4).

Für Planungskosten sind Mehrbedarfe ab 2020 ff. vom Fachressort für das Jahr 2020/21 in Höhe von 1,353 Mio. EUR innerhalb der für den Produktplan angemeldeten Maßnahmen der Investitionsplanung prioritär darzustellen und ab 2022 bei der Fortschreibung der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung in Höhe von insgesamt 0,606 Mio. EUR anzumelden.

Ab 2019 ist eine Verpflichtungsermächtigung von 6,544 Mio. EUR erforderlich. Abzüglich der bestehenden valutierenden VE aus den Vorjahren von 1,040 Mio. EUR für 2019 ist eine weitere Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 0687/73084-4 „Planungskosten Cherbourger Straße“ von 5,882 Mio. EUR zu beantragen.

Die Planungskosten beinhalten die Finanzierung der bereits eingerichteten Stelle für das Kostencontrolling beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Weiterhin ist ein Budget von 0,100 Mio. EUR für externe Fachbüros zur Unterstützung des Kostencontrollings eingeplant.

#### Personalwirtschaftliche Auswirkungen und Genderaspekte

Die Baumaßnahme selbst hat keine personalwirtschaftlichen und gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Lediglich die Verlängerung der Stelle für das Kostencontrolling hat personalwirtschaftliche Auswirkungen. Da hier keine Neu- bzw. Umbesetzung erfolgt, sind Gleichstellungsaspekte nicht betroffen.

#### **E. Beteiligung und Abstimmung**

Die Vorlage ist mit der Senatskanzlei sowie dem Magistrat der Seestadt Bremerhaven abgestimmt.

#### **F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Aufgrund der möglichen negativen Auswirkungen einer Bekanntgabe der Kosten auf die Wettbewerbssituation ist die Vorlage nicht zur Veröffentlichung geeignet.

## G. Beschlussvorschlag

1. Der Senat nimmt die aktuelle Erhöhung des erforderlichen Mittelbedarfs für die Baukosten in Höhe von 21,876 Mio. EUR (einschl. ausgewiesener Risiken von 2,546 Mio. EUR) und die Planungskosten in Höhe von 8,589 Mio. EUR des Hafentunnels in Bremerhaven zur Kenntnis.
2. Der Senat bittet den Magistrat Bremerhaven, weiterhin alle Möglichkeiten zur Minderung der potentiellen Kostensteigerung auszuschöpfen.
3. Der Senat nimmt zur Kenntnis, dass die vom Land zusätzlich zu tragenden Baukosten rd. 17,501 Mio. EUR (einschl. der anteiligen Risiken von 2,038 Mio. EUR) und die Planungsmittel rd. 8,589 Mio. EUR entsprechend der beschlossenen Kostenteilung zu finanzieren sind.
4. Der Senat stimmt dem Finanzierungskonzept für die Mehrbedarfe zu, wonach die fehlenden Planungskosten in 2018 in Höhe von 1,298 Mio. EUR über eine Finanzierung aus dem Projektkonto Bau umgesetzt und aus nicht benötigten Planungsmitteln für das Jahr 2019 wieder dem Projektkonto Bau mit 0,749 Mio. EUR zurückgeführt werden. Die restlichen Mittel von 0,549 Mio. EUR werden in der Haushaltsaufstellung 2020/21 bei SWAH zusätzlich und einmalig angemeldet.
5. Der Senat bittet den SUBV und den SWAH, die zusätzlichen Finanzbedarfe für die Baukosten von rd. 13,567 Mio. EUR zzgl. des Restbedarfes aus dem Mitteltausch von 0,549 Mio. € aus 2018 und für die Planungskosten von 1,959 Mio. EUR im Jahr 2020/21 prioritär im Rahmen des jeweiligen Produktplanbudgets der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung darzustellen und ab 2022 bei der Fortschreibung der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung anzumelden.
6. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die erforderlichen Beschlüsse zur Finanzierung der Planungskosten von 2,508 Mio. EUR in der Fachdeputation und im Haushalts- und Finanzausschuss sowie über die Verpflichtungsermächtigung über 5,882 Mio. € einzuholen.
7. Der Senat bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, die erforderlichen Beschlüsse zur dargestellten Finanzierung der Baukosten von 14,116 Mio. EUR in der Fachdeputation und im Haushalts- und Finanzausschuss über die Verpflichtungsermächtigung in gleicher Höhe einzuholen.
8. Der Verlängerung der Refinanzierung einer Stelle zum Kostencontrolling bis Ende des Projekts stimmt der Senat zu.
9. Der Senat bittet den Magistrat der Seestadt Bremerhaven seinen Anteil an den Mehrkosten für den Bau von 4,375 Mio. EUR (20 %) ebenfalls haushaltsrechtlich abzusichern.
10. Der Senat bittet die Vertragsparteien auf Seiten des Landes Bremen (Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Senatorin für Finanzen) sowie den Magistrat der Seestadt Bremerhaven, den Vertrag mit dem Verein Hafenanbindung Bremerhaven e.V. hinsichtlich der Rückabwicklungsklausel so anzupassen, dass evtl. zusätzliche finanzielle Risiken ausgeschlossen werden.
11. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, das BMVI über die Erhöhung des Kostenrahmens zu informieren.
12. Der Senat bittet die Bewilligungsbehörde beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Bewilligungsbescheide für die Bau- und Planungskosten anzupassen.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzierungsübersicht – Baukosten/Planungskosten

Anlage 2: Umfang und Ursachen der Kostensteigerungen (Stand: 31.12.2017) beim Ausbau der Cherbourger Str. in Bremerhaven

# Anlage 1 Finanzierungsübersicht Gesamtprojektkosten (Bau)

#####

Cherbourger-Tunnel nach Kostenfortschreibung zum 31.12.2017 (31.03.2018) inkl. Risiko (alle Angaben in Mio. €)

Kostenpositionen	Gesamt- kosten	Ist-Ausgabe bis einschl. 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (ff.)
<b>Baukosten</b>								
Baukosten (bewilligt 2014)	179,719	94,603	37,580	38,360	9,176	0,000	0,000	0,000
Anteil SWAH	35,776							
Baukosten (prognostiziert, inkl. Risiko)	201,595	89,874	20,435	32,310	39,621	8,300	1,471	9,584
Erhöhung 2017	21,876	-4,729	-17,145	-6,050	30,445	8,300	1,471	9,584
<b>Finanzierung (gem. informellem M+F Plan Stand 31.03.2018)</b>								
Bundesbeteiligung (Festbetrag: 120 Mio. €)	120,000	60,079	13,686	23,189	23,046	0,000	0,000	0,000
Beteiligung der Hafenwirtschaft	15,000	7,986	3,436	3,507	0,071	0,000	0,000	0,000
Mittelabfluss Brhv.	13,318	7,263	0,000	0,000	2,184	1,660	0,294	1,917
Mittelabfluss SWAH	53,277	14,546	3,313	5,614	14,32	6,640	1,177	7,667
Erhöhung SWAH	<b>17,501</b>							
<b>SWAH</b>								
Konto 0687.38140-8 (Einnahme von SWAH)								
Eingang		28,122	0,934	6,720	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Liquidität SUBV</b>								
Konto 0687.89140-6 (Haushalt)								
Anschlag SWAH			0,934	6,720	0,000	0,000	0,000	0,000
Haushalt 2018/2019				<b>3,934</b>				
Eingang vom Projektkonto			2,379	0,000	14,320	1,917	0,000	0,000
Ausgang an Bremerhaven			-3,313	-5,614	-14,320	-6,640	-1,177	-7,667
Summe			0,000	5,040	0,000	-4,723	-1,177	-7,667
Benötigte zusätzliche VE			0,000	0,000	0,000	4,723	1,177	7,667
Konto 5851.65801-9 (Verrechnung)								
Anfangs-Bestand		13,576	13,576	11,197	16,237	1,917	1,917	1,917
Eingang		0	0	5,040	0,000	0,000	0,000	0,000
Ausgang		0	-2,379	0,000	-14,320	0,000	0,000	0,000
End-Bestand		13,576	11,197	16,237	1,917	1,917	1,917	1,917

Für etwaige Kostensteigerungen **bei den Baukosten** vereinbaren Bremerhaven und Bremen den gleichen Verteilungsschlüssel von 20/80 anzuw. Ferner übernimmt Bremerhaven nach Fertigstellung des Tunnels alle damit verbundenen Unterhaltungsaufwendungen.

# Anlage 1 Finanzierungsübersicht Gesamtprojektkosten (Planung)

#####

Cherbourger-Tunnel nach Kostenfortschreibung zum 31.12.2017 (alle Angaben in Mio. €)

Kostenpositionen	Gesamt- kosten	Ist-Ausgabe bis einschl. 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (ff.)
<b>Planungskosten</b>								
Bewilligung BHV 2013	28,700	22,710	2,581	1,934	1,475	0,000	0,000	0,000
M+F-Plan (Stand: 31.12.2017)	36,882	22,474	3,191	4,789	2,837	1,987	1,114	0,490
<i>Magistrat BHV, BIS</i>		21,886	3,191	4,789	2,837	1,987	1,114	0,490
<i>DEGES</i>		0,588	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Erhöhung BHV	8,182	-0,236	0,610	2,855	1,362	1,987	1,114	0,490
Externe (DEGES, INROS, BBG, etc.)	0,205	0,080		0,035	0,025	0,025	0,025	0,015
Kostencontrolling	0,692	0,147	0,040	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101
<b>Gesamtbedarf neu</b>	<b>37,779</b>	<b>22,701</b>	<b>3,231</b>	<b>4,925</b>	<b>2,963</b>	<b>2,113</b>	<b>1,240</b>	<b>0,606</b>
abzgl. Deputationsvorlage 2012	29,190							
Mehrkosten 2017	8,589							
<b>Liquidität SUBV</b>								
Konto 0687.73084-4 (Haushalt)								
Anschlag		25,85	1,150	1,150	1,040	0,000	0,000	0,000
Haushalt 2018/2019				1,409	2,672	2,000		
Restmittel BHV 2016			0,857					
Eingang			1,224	1,068	0,000	0,113	0,636	0,000
Ausgang			-3,231	-4,925	-2,963	-2,113	-1,240	-0,606
Summe			0,000	-1,298	0,749	0,000	-0,604	-0,606
Benötigte zusätzliche VE			0,000	1,298	0,000	0,000	0,604	0,606
Konto 5851.65800-0 (Verrechnung)								
Anfangs-Bestand		0	2,292	1,068	0,000	0,749	0,636	-0,050
Eingang		0	0,000	0,000	0,749	0,000	0,000	0,000
Ausgang		0	-1,224	-1,068	0,000	-0,113	-0,686	0,000
End-Bestand		2,292	1,068	0,000	0,749	0,636	-0,050	-0,050

Anlage 2:

## **Umfang und Ursachen der Kostensteigerungen beim Ausbau der Cherbourger Straße in Bremerhaven**

(Grundlagen: **Maßnahmen- und Finanzierungspläne, Stand: 31.12.2017, Projektfortschrittsbericht Nr. 12, Stand: 31.12.2017**)

Im Zuge der baulichen Realisierung des Hafentunnels Cherbourger Straße sind Kostensteigerungen eingetreten. Im Folgenden werden der Umfang und die Ursachen der Kostensteigerungen getrennt nach Baukosten und Planungskosten dargelegt und begründet.

### **Baukosten**

#### **Kostenstruktur**

Die Kostenstruktur des Projektes gliedert sich in neun Hauptgruppen (HG), welche wiederum durch Untergruppen (UG) unterlegt sind:

- HG 1: Grunderwerb,
- HG 2: Trassenfreimachung,
- HG 3: Leitungen,
- HG 4: Bauwerke,
- HG 5: Straßenbau,
- HG 6: Ausstattung Verkehrsraum,
- HG 7: Landschaftsbau,
- HG 8: Sonstiges (Bauleistungsversicherung, Bauvermessung, Beweissicherung),
- HG 9: Aufrechterhaltung Sonderverkehre.

Ausgeschriebene Leistungen, welche mehrere Haupt- oder Untergruppen beinhalten, werden entsprechend der zu erbringenden Leistung anteilig der entsprechenden Haupt- oder Untergruppe zugeordnet.

Für alle Haupt- und Untergruppen wird ein Soll/Ist-Vergleich auf den durch Änderungsbescheid vom 01.08.2014, nach Submission Hauptgewerk Tunnel, bewilligten Gesamtkostenrahmen in Höhe von 179,719 Mio. EUR durchgeführt. Die Kosten des auf Grundlage des Änderungsbescheides erstellten Maßnahmen- und Finanzierungsplans (Stand: 30.09.2014) gelten als Referenzgröße für alle weitere Kostenentwicklungen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt diesen Vergleich bezogen auf die Hauptgruppen. Es ist erkennbar, dass es mit Ausnahme der HG 2 (Flächenaufbereitung) und HG 6 (Ausstattung Verkehrsraum) zu Kostensteigerungen kommt. HG 6 (Ausstattung Verkehrsraum) wurde noch nicht vergeben, so dass hier der Kostenstatus der bisherigen Entwurfsplanung aufgezeigt wird. Wie unten dargestellt resultieren diese Kostensteigerungen aus einer Vielzahl einzelner, kleinerer Punkte, die sich summieren.

HG	Kosten (30.09.2014) (SOLL) [Mio. EUR]	Derzeitige Kosten (31.12.2017) (IST) [Mio. EUR]	Kostensteigerung (IST-SOLL) [Mio. EUR]	Kostensteigerung (IST-SOLL) [ % ]	Kostenrisiko [Mio. EUR]  (Gesamt: 4,764)
1	4,984	5,370	0,386	+7,7	0,004
2	2,060	1,609	-0,451	-21,9	0,025
3	10,725	12,347	1,622	+15,1	-2,907
4	143,748	154,399	10,651	+7,4	5,225
5	6,437	7,732	1,295	+20,1	1,222
6	8,410	8,336	-0,074	-0,9	2,500
7	1,701	3,650	1,949	+114,6	0,098
8	1,654	1,710	0,056	+3,4	0
9	---	0,977	0,977	---	0,048
<b>Σ</b>	<b>179,719</b>	<b>196,130</b>	<b>16,411</b>	<b>+9,1</b>	<b>6,215</b>

### Kostensteigerungen in den einzelnen Haupt- und Untergruppen

In der HG 1 (Grunderwerb) sind die Einführung der neuen UG 1.5 (Ankerentschädigungen) und der gestiegene Mittelbedarf für diese Ankerentschädigungen sowie Mehrbedarfe in den UG 1.2 (Erwerb von Gebäuden) und 1.3 (Nebenkosten Grunderwerb) ursächlich für eine Kostensteigerung um 0,386 Mio. EUR (7,7%) von 4,984 Mio. EUR (SOLL) auf 5,370 Mio. EUR (IST). Die erst im Rahmen der Planfeststellung festgesetzte Entschädigung in Höhe von 50 EUR pro Anker fällt fortlaufend im Zuge des Einbaus an. Dieser Erhöhung stehen mögliche, spätere Vermarktungserlöse aus Grundstücksverkäufen gegenüber, die zum aktuellen Zeitpunkt nicht realistisch bewertet werden können.

Ein bestehendes Risiko hinsichtlich der Entfernung von Fundamentresten wird mit 0,004 Mio. EUR abgeschätzt und separat ausgewiesen.

In der HG 2 (Flächenaufbereitung) werden Kosten in Höhe von 1,609 Mio. EUR (IST) ausgewiesen. Dies ist eine Reduzierung von 0,451 Mio. EUR (-21,9%) gegenüber 2,060 Mio. EUR (SOLL).

Allerdings werden in dieser Hauptgruppe Nachtragsforderungen der ARGE in Höhe von 0,032 Mio. EUR für das Schlegeln von Torf und 0,034 Mio. EUR für das Liefern von Füllsand ausgewiesen. Die Nachtragsforderung „Schlegeln von Torf“ ist dem Grunde nach strittig. Beim NA „Liefern von Füllsand“ wurden Forderungen in Höhe von 0,006 Mio. EUR vergütet.

Darüber hinaus sind Mehrkosten i.H.v. 0,002 Mio. EUR aufgrund von geänderten oder zusätzlichen Leistungen, die gegenüber dem AN angeordnet worden sind, zu berücksichtigen. Diese beruhen auf der Bewertung der vorliegenden Mehrkostenanzeigen sowie den mit Zustimmung der BIS beantworteten Mehrkostenanzeigen:

In Wertung der vom AN bereits vorgelegten Mehrkostenanzeigen (MKA) 1 bis 221 wird das Kostenrisiko aus den von der ARGE behaupteten Zusatzleistungen in der HG 2 mit 0,025 Mio. EUR bewertet.

In der HG 3 (Leitungen) bleibt mit Kosten in Höhe von 12,347 Mio. EUR (IST) gegenüber der ursprünglichen Zuwendung in Höhe von 10,725 Mio. EUR (SOLL) im Soll/Ist-Vergleich ein Delta von 1,622 Mio. EUR (15,1 %) zusätzlich benötigter Mittel.

In der HG 3 (Leitungen) werden folgende Untergruppen (UG) separat betrachtet:



In der UG 3.1.1 (Kanalbau Cherbourger Straße West) liegt die Überschreitung der benötigten Mittel mit 2,801 Mio. EUR (IST) zum SOLL in Höhe von 2,526 Mio. EUR jetzt bei 0,275 Mio. EUR (10,9 %).

Die Nachtragsangebote der Fa. Ludwig Freytag

- NA 1: Verkehrssicherung
- NA 2: Asphaltbefestigung
- NA 5: Änderung R204
- NA 6: diverse zusätzliche Leistungen
- NA 8: Behinderung und Terminsicherung
- NA 10: Änderung R108
- NA 12: Rohrkopplungen
- NA 13: Änderung Schächte S300 und S302
- NA 14: Änderung Schächte R130, R128, S332, S334
- NA 15: Straßenabläufe
- NA 16: Rohkopplungen
- NA 19: diverse zusätzliche Leistungen
- NA 20: Verdämmung
- NA 21: zusätzlicher Asphalteinbau
- NA 22: zusätzlicher Verbau

wurden in Summe mit Mehrkosten in Höhe von ca. 0,415 Mio. EUR abgerechnet. Dem stehen entfallende Leistungen aus dem Hauptvertrag gegenüber. Außerdem kam es zu Mengenerhöhungen.

Die zusätzlichen Kosten ergeben sich u.a. aus notwendigen Fortschreibungen, Änderungen und Anpassungen der Planung aufgrund neuer Erkenntnisse und Randbedingungen.

Die Bewertung des Nachtragsangebots 23 der ARGE Tunnelbau (Hausanschluss Jägerhof) wurde auf das Ergebnis der Nachtragsprüfung, d.h. auf 0,010 Mio. EUR, korrigiert. Die darüber hinausgehende Forderung der Arge in Höhe von 0,031 Mio. EUR ist strittig.

In Wertung der vom AN bereits vorgelegten Mehrkostenanzeigen (MKA) 1 bis 221 wird das Kostenrisiko aus den von der ARGE behaupteten Zusatzleistungen in der UG 3.1.1 (Kanalbau Cherbourger Straße West) (MKA 72: Straßenbau Cherbourger Str. West Höhenanpassung der vorhandenen Schächte) mit 0,005 Mio. EUR bewertet.

In der UG 3.1.2 (Kanalbau Claus-Groth-Straße, Langener Landstraße, Eichenweg, Cherbourger Straße Ost, Hauptauftragnehmer: ARGE) ist mit 5,117 Mio. EUR (IST) gegenüber den Plankosten von 4,080 Mio. EUR (Soll) von einer Gesamtkostensteigerung in Höhe von 1,037 Mio. EUR (+25,4 %) auszugehen.

Die vorliegenden Nachtragsangebote der ARGE

- NA 7: Bypass Grabensystem Cherbourger Straße (0,239 Mio. EUR),
- NA 9: Kanalbau diverse Leistungen (0,563 Mio. EUR),
- NA 12: Schächte S178/S185,
- NA 39: div. Leistungen Eichenweg und Bredenmoor,
- NA 40: Hindernisbeseitigung beim Rohrvortrieb Lotjeweg (BHA 04),
- NA 44: Bodenumlagerungen Bredenmoor,

- NA 60: Entwässerung Bredenmoor,
- NA 63: Mehraufwand Leitungsbauarbeiten Lotjeweg

werden zurzeit in Summe mit Mehrkosten in Höhe von 0,980 Mio. EUR bewertet (davon sind 0,543 Mio. EUR anerkannte und 0,437 Mio. EUR strittige Leistungen).

Dem gegenüber steht ein Ansatz von 0,292 Mio. EUR entfallender Leistungen aus dem Hauptvertrag.

Weiterhin kommt es bei der Ausführung der Kanalbauarbeiten vsl. zu Mehrmengen und damit Kostensteigerungen i.H.v. 0,130 Mio. EUR. Daraus ergeben sich zudem Änderungen der bauzeitlichen Entwässerung des Landschaftsbauwerks und somit Mehrkosten i.H.v. vsl. 0,060 Mio. EUR.

Darüber hinaus sind Mehrkosten in Höhe von 0,176 Mio. EUR aufgrund von geänderten oder zusätzlichen Leistungen, die gegenüber dem AN angeordnet worden sind, zu berücksichtigen. Diese beruhen auf mit Zustimmung des Auftraggebers (BIS) beantworteten Mehrkostenanzeigen.

In Wertung der vom AN bereits vorgelegten Mehrkostenanzeigen (MKA) 1 bis 221 wird das Kostenrisiko aus den von der ARGE behaupteten Zusatzleistungen in der UG 3.1.2:

- MKA 68: Bodenaustausch Rohraufleger,
- MKA 75: Nicht vorhandene Leitungsfreiheit für Leitwandherstellung)

mit 0,007 Mio. EUR bewertet.

Die zusätzlichen Kosten ergeben sich u.a. aus notwendigen Fortschreibungen, Änderungen und Anpassungen der Planung aufgrund neuer Erkenntnisse und Randbedingungen.

In der UG 3.1.3 (Kanalbau Gaußstraße) wurden die Leistungen im Kostenrahmen abgeschlossen.

In der UG 3.2.1 und 3.2.2 (wesernetz Provisorien (1,593 Mio. EUR (IST))) und endgültige Verlegung (1,467 Mio. EUR (IST)) haben sich hinsichtlich der Plankosten (SOLL) (1,446 Mio. EUR und 1,384 Mio. EUR) Kostenerhöhungen von 0,147 Mio. EUR (10,2 %) und 0,083 Mio. EUR (6 %) ergeben.

In Wertung der vom AN bereits vorgelegten Mehrkostenanzeigen (MKA) 1 bis 221 wird das Kostenrisiko aus den von der ARGE behaupteten Zusatzleistungen (MKA 206: Umverschwenkung Wurster Straße – Terminplanung Versorgungsträger) mit 0,002 Mio. EUR bewertet.

Auf der anderen Seite ergeben sich mögliche Chancen aus der Bewertung des neuen Konzessionsvertrages Firma wesernetz), die als Chance (negatives Risiko) berücksichtigt werden. Sollte dieser Konzessionsvertrag bereits auf die in dieser UG enthaltenen Aufträge Anwendung finden können, könnten Kosten i.H.v. 2,921 Mio. EUR eingespart werden.

In der UG 3.2.3 (swb Beleuchtung) (0,396 Mio. EUR (IST)) ist eine Erhöhung gegenüber den Plankosten (0,289 Mio. EUR) in Höhe von 0,107 Mio. EUR (37,0 %) auszuweisen.

Die Arbeiten werden über dem geplanten Kostenrahmen liegen, da sich nach fortgeschriebener Kostenschätzung für die Wiederherstellung der Fahrbahnbeleuchtungen für den Endzustand Mehrkosten in genannter Höhe ergeben.

In der HG 4 (Bauwerke) ist mit 154,399 Mio. EUR (IST) gegenüber den Plankosten in Höhe von 143,748 Mio. EUR (SOLL) der Kostenrahmen um 10,651 Mio. EUR überschritten (7,4 %). Es werden folgende Untergruppen (UG) separat betrachtet:

Die für die UG 4.1.1 (Fuß- und Radwegbrücke) ausgewiesenen Kosten (1,000 Mio. EUR (SOLL)) werden mit 1,424 Mio. EUR (IST) um 0,424 Mio. EUR überschritten (42 %).

Die Nachtragsangebote der Fa. Mittelweser Tiefbau

- NA 3: Korrosionsschutzpläne

- NA 6: Blitzschutz.
- NA 7a: Mehraufwand Brücke (0,094 Mio. EUR)
- NA 15: Erdungsband
- NA 19: Zusätzliche Arbeiten Tiefgründungen
- NA 21: Provisorischer Holzzaun Rampen
- NA 25: Diverse Leistungen
- NA 26: Geländer Widerlager
- NA 31a: Mehrmengen LV (0,117 Mio. EUR)
- NA 34: Bauzeit

wurden in Summe mit Mehrkosten in Höhe von 0,390 Mio. EUR abgerechnet.

Die darüber hinaus gehende Differenz ist Mengenmehrungen geschuldet. Den Mehrmengen stehen Mindermengen im geringeren Umfang gegenüber.

Die zusätzlichen Kosten ergeben sich u.a. aus notwendigen Fortschreibungen, Änderungen und Anpassungen der Planung aufgrund neuer Erkenntnisse und Randbedingungen.

Weitere Kosten und Kostenrisiken sind nicht erkennbar, da die Leistung schlussgerechnet ist.

Die für die UG 4.1.2 (Spundwandbauwerk Lärmschutzwall) veranschlagten Kosten (1,394 Mio. EUR (SOLL)) werden mit 2,349 Mio. EUR (IST) um 0,955 Mio. EUR überschritten (69 %).

Die Nachtragsangebote der Fa. Mittelweser Tiefbau:

- NA 9: Mehraufwand Rammung,
- NA 12a: Winterbau (0,134 Mio. EUR),
- NA 17: Richten Bohle 66-68,
- NA 24: Zusätzliche Hindernisbohrungen (0,082 Mio. EUR),
- NA 27: Spundwandgraben (0,285 Mio. EUR),
- NA 28: Zusätzliche Drainageschächte,
- NA 29: Geänderte Spundwandbeschichtung,
- NA 31a: Mehrmengen LV (0,423 Mio. EUR),
- NA 33: Transport Bodenmieten

wurden dabei in Summe mit Mehrkosten in Höhe von 0,963 Mio. EUR abgerechnet.

Die zusätzlichen Kosten ergeben sich u.a. aus notwendigen Fortschreibungen, Änderungen und Anpassungen der Planung aufgrund neuer Erkenntnisse und Randbedingungen.

Weitere Kosten und Kostenrisiken sind nicht erkennbar, da die Leistung schlussgerechnet ist.

Die Plankosten (124,0 Mio. EUR(SOLL)) in der budgetmäßig größten UG 4.2.1 (Tunnelbauwerk) werden derzeit mit 135,168 Mio. EUR (IST) um 11,168 Mio. EUR überschritten (9,0 %).

Die bis zum Berichtszeitpunkt (31.12.2017) eingereichten Nachträge der ARGE:

- NA 2: Trockenaushub (-1,258 Mio. EUR)
- NA 6: Messprogramm Inklinometer (0,150 Mio. EUR)
- NA 8: Entfall Drainagebeton (1,928 Mio. EUR)
- NA 10: Minderkosten Brunnentöpfe
- NA 17: Optimierte Durchspannung BD 17/19
- NA 18: Herstellung Zufahrt Claus-Groth-Straße 15
- NA 20: Bohrpfähle von Baudock 10 d=1,30 m (0,676 Mio. EUR)
- NA 26: Planungskosten Kragbalken 7-9
- NA 28: Minderkosten Leitwandeinbau
- NA 29: Arbeitsebene BD 4-23 (0,594 Mio. EUR)
- NA 32: Planungskosten Änderung Lamelleneinteilung BD 7-9
- NA 33: Baugruben Widerlager Hilfsbrücke Langener Landstr. (0,202 Mio. EUR)
- NA 36: Zusatzleistungen Baudock 10

- NA 37: Erdarbeiten BD 09-10
- NA 38: BD 10, Messtechnik und Bohrebene (0,135 Mio. EUR)
- NA 42: Hindernisbeseitigung Weichgelsohle
- NA 43a: Entfall Drainbeton Sohle (1,307 Mio. EUR)
- NA 45: Rückbau Asphalt Baudock 1-3 (0,272 Mio. EUR)
- NA 46: Div. Zusätzliche Leistungen Erdarbeiten
- NA 47: Verkehrssicherung Absturzgitter (0,274 Mio. EUR)
- NA 48: Sanierung nördl. Schlitzwand BD 3
- NA 49: Hindernisbeseitigung Schlitzwand (0,168 Mio. EUR)
- NA 50: Schlitzwand BD 7-9 mit geänderter Lamellenbreite (0,921 Mio. EUR)
- NA 53: Minderkosten BD 10 Mikropfahlherstellung (- 0,319 Mio. EUR)
- NA 57: Baustillstand Schlitzwandarbeiten
- NA 58: Abbrucharbeiten Weserport (anteilig) (0,150 Mio. EUR)
- NA 59: Auflager und Geometrie Kragbalken BD 7-9 (0,310 Mio. EUR)
- NA 62a: Geänderte Ausführung Kragarm BD 7-9 (0,103 Mio. EUR)
- NA 63: Mehraufwand Bereich Lotjeweg 112 (Anteil)
- NA 64: Sanierung Anker BD 10
- NA 65: Gestörter Bauablauf Cherbourger Str. West (BD 4-7) (5,496 Mio. EUR)
- NA 66: Hilfsbrücke Lotjeweg Zusatzleistungen (0,304 Mio. EUR)
- NA 67: Hilfsbrücke Grubke Zusatzleistungen (0,152 Mio. EUR)
- NA 69: Anprall und Sichtschutz C.-Groth-Str
- NA 71: Zusatzleistung Druckrohrleitung
- NA 72: Gestörter Bauablauf Langener Landstraße (0,821 Mio. EUR)
- NA 73: Bauphase Cherbourger Straße / Wurster Straße (0,119 Mio. EUR)
- NA 74: Zusätzliches Schutzgeländer BD 1-3, Nordseite
- NA 75: Diverse Planungsleistungen
- NA 76: Zusätzliche Aussteifungen, Baudock 12-14 (0,333 Mio. EUR)

werden (unter Berücksichtigung der entfallenden Leistungen aus dem Hauptauftrag) zurzeit in Summe mit Mehrkosten in Höhe von 15,483 Mio. EUR bewertet (4,946 Mio. EUR anerkannt; 10,537 Mio. EUR strittig).

Bei den NA 8 (-0,565EUR), NA 43a (-0,966 Mio. EUR) und NA 53 (-0,089 Mio. EUR) handelt es sich um Minderkostennachträge, wobei der Entfall des Drainagebetons (NA 8 und NA 43) besonders herauszuheben ist. Die Abweichung zu den o.g. Summen resultiert daher, dass in den Nachtragsangeboten nur die zusätzlichen Leistungen angeboten sind. Tatsächlich entfallen dafür aber Leistungen aus dem Hauptvertrag.

Eine Änderung des Betonierkonzeptes mit einer geänderten Anordnung der Fugen bringt nach Auskunft der ARGE keine wirtschaftlichen Vorteile.

Weiterhin liegen allein in Bezug auf Bauablaufstörungen konkrete Forderungen der Arge in Höhe von 6,317 Mio. EUR vor, welche in voller Höhe strittig sind.

Darüber hinaus sind Mehrkosten i.H.v. 0,033 Mio. EUR aufgrund von geänderten oder zusätzlichen Leistungen, die gegenüber dem AN angeordnet worden sind, zu berücksichtigen. Diese beruhen auf der Bewertung der vorliegenden Mehrkostenanzeigen sowie den mit Zustimmung der BIS beantworteten Mehrkostenanzeigen:

- MKA 76: BD 10 (DB) - Lärmschutzwände entsorgen,
- MKA 91: Fluchttreppenhäuser 4-7,9-10 Fugeneinlage,
- MKA 107: Cherb. Str. West BD 4 - OZ 1.4.12 vorhalten und warten,
- MKA 200: Baugrubensicherung - Bohrpfahlwand - Gurtung Längenänderung auf 26,60 m,
- MKA 207: Erdarbeiten – Findlinge bergen, abtransportieren und zwischenlagern,
- MKA 220: Änderung der Leerrohre Block G96 / FTH 7,

- MKA 221: Verbindung Löschwasserleitung zwischen zwei fertigen Blöcken.

In Wertung der vom AN bereits vorgelegten Mehrkostenanzeigen (MKA) 1 bis 221 wird das Kostenrisiko aus den von der ARGE behaupteten Zusatzleistungen in der UG 4.2.1 (Tunnelbauwerk)

- MKA 54: Planleistung Fluchttreppenhaus - geänderte Lasteinleitung
- MKA 55: Planleistung Auftriebsnachweis Tunnelbauwerk
- MKA 73: Löschwasserversorgung – Unterkonstruktion
- MKA 134: BE Langmirjen - Baustellensicherung, Holzzaun Bereich Zufahrt Hausnr. 174
- MKA 162: BD 07-09, Baugrubensicherung, Kopfbewehrung der SW im Bereich Kragarm herrichten
- MKA 182: Tunnel Bereich Bundesbahn - Erdarbeiten – Wasserhaltung
- MKA 190: BD 7 - 9 Kragarm - (Claus-Groth-Straße) Erd- und Stahlbauarbeiten
- MKA 192: Ausführungsplanung - Löschwasserleitung
- MKA 197: Baugelände freimachen - HB Langener Landstraße, Stahlwasserleitung DN 300
- MKA 201: BD10-Bodenmanagement-Böden aus BD10, Bereich BD12 Abtransport und Einbau
- MKA 202: BD10-Bodenmanagement-Böden aus BD10, Bereich BD12 Kalken vor Einbau
- MKA 205: Anschluss Kragarmplatte an den Bestand
- MKA 210: BD03, Baugrubensicherung- SW-Abbruch, Teilabbruch innerhalb Sperrpause
- MKA 213: BD12, Unbekannte Leitung
- MKA 214: Lamelle L 1214, Erhöhter Umlaufbeton im Fugenbereich

mit 0,028 Mio. EUR bewertet.

Außerdem bestehen trotz der nunmehr vorgelegten Baubetriebsnachträge NA 65 und NA 72 noch weitere Kosten- und Terminrisiken hinsichtlich von Bauablaufstörungen. Dieses Kostenrisiko wird mit 3,000 Mio. EUR bewertet.

In der UG 4.2.2 (Boden- und Wassermanagement) werden mit 10,920 Mio. EUR (IST) die Kosten (15,700 Mio. EUR (SOLL)) rechnerisch um voraussichtlich 4,780 Mio. EUR unterschritten (30,4 %). Die Reduzierung resultiert vor allem aus dem beauftragten NA 2 „Trockenaushub“.

Da gegen diese Minderkosten die zusätzlichen Kosten auch aus den anderen Kostengruppen auflaufen, haben hier im Nachgang der Beauftragung NA 2 „Trockenaushub“ angemeldete Mehrkosten auch Auswirkungen auf die Gesamtsumme.

Die abgeschlossenen Leistungen der Firma Mittelweser Tiefbau GmbH (MTG) lagen im Rahmen des Zuwendungsbescheides. Dabei wurden die Nachtragsangebote der Fa. MTG

- NA 1: Urgeländenivellement
- NA 2: Bodentransporte
- NA 10: Zusätzliche Leistung BE-Fläche
- NA 13: Zusätzliche Bodentransporte
- NA 14: Zufahrt Bodenlager Ludwig Freytag

in Summe mit 0,218 Mio. EUR abgerechnet.

Die bis zum Berichtszeitpunkt (31.12.2017) eingereichten Nachträge der ARGE Züblin/HOCHTIEF :

- (NA 2: Trockenaushub (-4.811 Mio. EUR))
- NA 14: Stauwasserhaltung
- NA 24: Einbaukataster LBW Hans-Böckler-Straße
- NA 25: Geländeaufhöhung Weserportstraße
- NA 31: Weichgelsohle Monitoring (0,152 Mio. EUR)
- NA 34: Zusätzliche Leistungen Landschaftsbauwerk (0,463 Mio. EUR)
- NA 39: Erdarbeiten Bredenmoor
- NA 41: Einleitgebühren SW-Kanalisation (0,445 Mio. EUR)
- NA 44: Bodenumlagerung Bredenmoor (0,081 Mio. EUR)
- NA 54: Entsorgung Schlitzwandaushub, Halde 49
- NA 58: Zusätzliche Erdarbeiten Weserport

werden zurzeit in Summe mit Mehrkosten in Höhe von 1,923 Mio. EUR bewertet (davon 0,533 Mio. EUR anerkannt und 1,390 Mio. EUR strittig).

Darüber hinaus sind Mehrkosten i.H.v. 0,035 Mio. EUR aufgrund von geänderten oder zusätzlichen Leistungen, die gegenüber dem AN angeordnet worden sind, zu berücksichtigen. Diese beruhen auf der Bewertung der vorliegenden Mehrkostenanzeigen sowie den mit Zustimmung der BIS beantworteten Mehrkostenanzeigen:

- MKA 22: Erdaushub; Angaben zum Bodenmanagement
- MKA 142: BD18 - Stauwasserhaltung
- MKA 151: BD 02 - 03 - Wassermanagement - Herstellung Absenkbrunnen - Bohrhindernisse

In gleicher Höhe sind Kosten für die Grundwasserentnahmegebühr eingestellt.

In Wertung der vom AN bereits vorgelegten Mehrkostenanzeigen (MKA) 1 bis 221 wird das Kostenrisiko aus den von der ARGE behaupteten Zusatzleistungen in der UG 4.2.2 (Boden- und Wassermanagement)

- MKA 4: Baggermatratzen LSBW
- MKA 5: Schachtabdeckung BE Langmirjen
- MKA 30: Wasseraufbereitungsanlage - Einleitung Vorflut
- MKA 32: Baugrube Gummiweg
- MKA 36: Bodenabfuhr zwischengelagerter Boden BD 12
- MKA 46: BE Weserportstraße Bodeneinbau
- MKA 52: Wasseraufbereitungsanlage (WBA) Einleitung in die SW-Kanalisation
- MKA 60: Bodenaushub BD 11 - Änderung der Zwischenlagerung
- MKA 64: Grundwassermessstelle innerhalb des Trassenbereichs umsetzen
- MKA 92: Bredenmoor - Graben vorprofilieren
- MKA 96: Bypass - Aushub Grabenverrohrung DN 1000
- MKA 139: Wassermanagement - Hindernis bei Herstellung der Absenkbrunnen BD 19
- MKA 170: BD 17 - Bohrhindernis - Herstellung Absenkbrunnen - Wassermanagement
- MKA 186: BD 16 - Wassermanagement - Herstellung Absenkbrunnen 57.1 – Bohrhindernis
- MKA 188: Stauwasserhaltung BD 14, 15 und 17
- MKA 189: BD 19 - Wassermanagement - Herstellung Pegel 19.3 – Bohrhindernisse
- MKA 211: BD03, Kanalbauarbeiten, Erweiterung nördl. Cherbourger Straße, Umverlegung Düker
- MKA 212: Zusätzliche Leistung Stauwasserhaltung BD4 und BD12

mit 0,171 Mio. EUR bewertet.

Das Risiko im Wassermanagement aufgrund des Einleitgrenzwertes für den zusätzlichen Parameter Kieselsäure wird mit einem Risiko von 1,250 Mio. EUR veranschlagt.

Weiterhin wird die Wiederherstellung des Bredenmoores auf Grund des Nachtrages 2 vertraglich unterschiedlich bewertet. Hierfür wird vorsorglich ein Risikobetrag von 0,300 Mio. EUR eingestellt.

Das Risiko aufgrund von erhöhten geogenen Arsen-Gehalten im Schlitzwandaushub wird auf 0,040 Mio. EUR veranschlagt.

Der nach Prüfung abgelehnte NA 14 (Stauwasserhaltung) wird von der ARGE weiterhin aufrechterhalten und ist mithin strittig. Das entsprechende Kostenrisiko wird mit 0,084 Mio. EUR bewertet.

Das Risiko aus einem ggfs. erhöhten Nachsorgebedarf beim Grundwassermonitoring (u.a. aufgrund der Weichgelsohle) wird zurzeit mit 0,015 Mio. EUR bewertet.

Zusammengefasst ergeben sich in der UG 4.2.2 im aktuellen Maßnahmen- und Finanzierungsplan zu berücksichtigende Kostenrisiken in Höhe von 1,860 Mio. EUR.

Der Mittelbedarf in der UG 4.2.3 (Leistungen DB Netz AG/DB Projekt- Bau) liegt mit 2,818 Mio. EUR (IST) für die ursprünglich durch die DB ProjektBau auszuführenden Leistungen ganz erheblich um 2,499 Mio. EUR auf über den der BIS seinerzeit von der DB genannten Plankosten in Höhe von 0,319 Mio. EUR (SOLL) (Steigerung um 783,4 %).

Die bis zum Berichtszeitpunkt (31.12.2017) eingereichten Nachträge der ARGE Züblin/HOCHTIEF :

- NA 13: Gleisbauarbeiten (0,905 Mio. EUR),
- NA 35: Zusätzliche Leistungen Gleisbau (0,230 Mio. EUR),
- NA 36: Einbau PSS-Schicht,
- NA 46: Zusätzl. Leistungen Erdarbeiten Böschungssicherung BD 10,
- NA 52: Bauzeitliche Rampe EÜ Cherbourger Straße,
- NA 70: Zusatzleistungen Gleisbau Baudock 10

werden zurzeit in Summe mit Mehrkosten in Höhe von 1,269 Mio. EUR bewertet.

Darüber hinaus sind Mehrkosten i.H.v. 0,042 Mio. EUR aufgrund von geänderten oder zusätzlichen Leistungen, die gegenüber dem AN angeordnet worden sind, zu berücksichtigen:

- MKA 105: BD 10 (DB) - zus. Kontrollmessungen,
- MKA 114: BD 10 (DB) - Schienenwechsel Gleis Ost,
- MKA 116: BD 10 (DB) - Ausfall 1.Setzungsmessung am 17.5.2016,
- MKA 119: BD 10 (DB) - Ersatzschiene Gleis Ost über Hbr,
- MKA 124: BD 10 (DB) - Ersatzschieneeinbau Gleis Ost,
- MKA 130: BD 10 (DB) - Schichtausfall Ersatzschieneeinbau,
- MKA 171: BD 10 - Gleisunterhaltung - Korrektur Gleislagefehler Nordseite,
- MKA 172: BD 10 – Gleisunterhaltung – Ertüchtigung der Dammflanke.

Außerdem wurden Mehrkosten für den Neubau der Lärmschutzwand östlich der Gleisanlage berücksichtigt. Dieser Neubau wird erforderlich, da der geplante Wiedereinbau der alten Wand aufgrund von Regelwerksänderungen der DB nicht mehr zulässig ist. Die Mehrkosten dieser ungeplanten Zusatzmaßnahme werden mit 0,200 Mio. EUR bewertet.

Durch die Eigenstörungen der ARGE müssen neue Sperrpausen beantragt werden. Die Bewertung der Risikosituation hat sich durch die Eigenstörung der ARGE nicht verändert und es besteht ein zu berücksichtigendes Kostenrisiko i.H.v. 0,200 Mio. EUR.

Die für die UG 4.2.4 (Lichtsignalanlage) ausgewiesenen Kosten (0,132 Mio. EUR (SOLL)) werden nach derzeitigem Kenntnisstand voraussichtlich um 0,283 Mio. EUR überschritten und erhöhen sich auf 0,415 Mio. EUR (+214,4%).

Ursächlich sind die baubetrieblichen Anpassungen der Lichtsignalanlagen, welche aufwändiger sind als seinerzeit angenommen.

Die für die UG 4.2.5 (Grundwassermessstellen) ausgewiesenen Kosten (0,090 Mio. EUR (SOLL)) werden nach derzeitigem Kenntnisstand voraussichtlich um 0,034 Mio. EUR (IST) überschritten und erhöhen sich auf 0,124 Mio. EUR (+38%).

Aufgrund zusätzlicher gegenüber dem AN (ARGE Züblin/HOCHTIEF) angeordneter Leistungen sind weitere 0,005 Mio. EUR als Risiko zu berücksichtigen (MKA 120).

Da insbesondere bei den Grundwassermessstellen im Straßenbereich häufig zu reparierende Beschädigungen auftreten, ist in der UG 4.2.5 ein Risikopotenzial von 0,006 Mio. EUR zu berücksichtigen (Fa. Soltau).

In der UG 4.2.6 (Entsorgungskosten) werden mit 0,476 Mio. EUR (IST) die ausgewiesenen Kosten (0,300 Mio. EUR (SOLL)) nach derzeitigem Kenntnisstand voraussichtlich um 0,176 Mio. EUR überschritten (+58,7 %).

Das Nachtragsangebot der Fa. Mittelweser Tiefbau GmbH NA 8: Asphaltentsorgung, wurde mit Mehrkosten in Höhe von 0,023 Mio. EUR abgerechnet.

Das beauftragte Nachtragsangebot der ARGE NA 3: Entsorgung von Aushubmaterial musste mit einer Summe in Höhe von 0,451 Mio. EUR beauftragt werden und liegt damit über dem angenommenen Kostenrahmen.

Darüber hinaus sind Mehrkosten i.H.v. 0,002 Mio. EUR aufgrund von geänderten oder zusätzlichen Leistungen, die gegenüber dem AN angeordnet worden sind, zu berücksichtigen. Diese beruhen auf der Bewertung der vorliegenden Mehrkostenanzeigen sowie den mit Zustimmung der BIS beantworteten Mehrkostenanzeigen:

- MKA 51: Erdarbeiten Baudock 6/7, Entsorgung Restmaterialien Dritter

In Wertung der vom AN bereits vorgelegten Mehrkostenanzeigen (MKA) 1 bis 221 wird das Kostenrisiko aus den von der ARGE behaupteten Zusatzleistungen in der UG

- MKA 39: Entsorgung Haufwerke 016T, 022T, 024T, BE Weserportstr,
- MKA 70: Cherbourger Straße West; Betonfahrbahn abbrechen und entsorgen,
- MKA 174: Baugrubensicherung - Entsorgung von schadstoffbelastetem Schlitzwand-aushub

mit 0,031 Mio. EUR bewertet.

In der UG 4.3 (Sonstige Bauwerke) werden mit 0,645 Mio. EUR (IST) die ausgewiesenen Kosten (0,813 Mio. EUR (SOLL)) nach derzeitigem Kenntnisstand voraussichtlich um 0,168 Mio. EUR unterschritten (-20,7 %).

In der HG 5 (Straßenbau) bleibt mit 7,732 Mio. EUR gegenüber der ursprünglichen Planung in Höhe von 6,437 Mio. EUR im Soll/Ist-Vergleich ein Delta von 1,295 Mio. EUR zusätzlich benötigter Mittel (+20,1 %).

Dieses Delta resultiert hauptsächlich aus der UG 5.1 (Änderungen an Bahnanlagen, Straßen & sonst. Anlagen). Demzufolge ergibt sich gegenüber dem SOLL in Höhe von 2,900 Mio. EUR ein IST mit 4,209 Mio. EUR (1,309 Mio. EUR; +45,1%).

Im Leistungsbereich der ARGE beruhen die Nachtragsleistungen im Wesentlichen auf den im Zuge der Entwurfs- und Ausschreibungsplanung nicht in der erforderlichen Tiefe und Qualität



berücksichtigten Provisorien und Zwischenbauzuständen im Straßenbau. Diese Nachtragsangebote

- NA 15: Herstellung Anliegerstraßen (0,418 Mio. EUR),
- NA 21: Rückbauarbeiten Anliegerstraßen,
- NA 22: Unterhaltung der Anliegerstraßen (0,187 Mio. EUR),
- NA 27: Straßenbauprovisorium Langener Landstraße,
- NA 33: Baugrube Langener Landstraße,
- NA 39: Diverse Leistungen Eichenweg Ost,
- NA 51: Ausbesserung Spurrillen Kreuzung Wurster Straße,
- NA 55: Entwässerungsrinnen und Erdarbeiten Jägerhof,
- NA 63: Mehraufwand Lotjeweg 112 (anteilig)

werden zurzeit entsprechend Ihrer Angebotssummen mit Mehrkosten in Höhe von 1,132 Mio. EUR angesetzt. Davon sind 0,452 Mio. EUR anerkannt und 0,680 Mio. EUR strittig. Diese Angebote übersteigen die vorherigen Prognosen zum Teil ganz erheblich, die Prüfung ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Die zusätzlichen Kosten ergeben sich u.a. aus notwendigen Fortschreibungen, Änderungen und Anpassungen der Planung aufgrund neuer Erkenntnisse und Randbedingungen.

Darüber hinaus sind Mehrkosten i.H.v. 0,173 Mio. EUR aufgrund von geänderten oder zusätzlichen Leistungen, die gegenüber dem AN angeordnet worden sind, zu berücksichtigen:

- MKA 9: Verkehrslenkung Südseite Cherbourger Straße,
- MKA 100: Cherb. Str. West BD 1 - Bestandanschluss West,
- MKA 104: Cherb. Str. West BD 4 - Bodenaustausch Kreuzung Wurster Str.,
- MKA 159: Anliegerzufahrten Südseite Claus-Groth-Straße,
- MKA 177: Herstellung Zufahrten Anlieger Claus-Groth-Straße,
- MKA 187: BD 07 - Anschluss Adolf-Butenandt-Straße / Anliegerstraße
- MKA 217: Zusätzliche Leistung Eichenweg West – Sickerschacht inkl. Tauchkörperpumpe
- MKA 218: Umverschwenkung Cherbourger Straße Ost.

In Wertung der vom AN bereits vorgelegten Mehrkostenanzeigen (MKA) 1 bis 221 wird das Kostenrisiko aus den von der ARGE behaupteten Zusatzleistungen in der UG 5.1 (Änderung an Bahnanlagen, Straßen, sonst. Anlagen)

- MKA 47: Planung der nördlichen Verkehrsumleitung,
- MKA 57: Cherbourger Straße Ost - zusätzliche Verkehrsführung für Kanalbauarbeiten,
- MKA 93: Cherbourger Str. West - Rückbau Mittelinsel Wurster Straße,
- MKA 101: Cherbourger Str. West BD 4 - Straßenbau Kreuzung Wurster Straße,
- MKA 106: Cherbourger Str. West BD 1-3 - Oberflächenbehandlung gem. ZTV BEA,
- MKA 108: Cherbourger Str. West BD 1-3 - Schutz der Spundwand durch Trennschicht,
- MKA 153: Erstellung und Verteilung von Anwohnerinformationen,
- MKA 215: Lotjeweg 112, Pflasterarbeiten,
- MKA 216: Zusätzliche Leistungen Asphaltarbeiten – Erschwernisse infolge Einbauten

mit 0,032 Mio. EUR bewertet.

Hinzu kommen mit 0,500 Mio. EUR bewertete Risiken aus weiteren Planungs- und Bauablaufstörungen und den daraus begründeten Forderungen der ARGE.

In der UG 5.2 (Cherbourger Straße West) werden derzeit Kosten i.H.v. 1,213 Mio. EUR ausgewiesen (1,227 Mio. EUR (SOLL)).

Der bis zum Berichtszeitpunkt (31.12.2017) eingereichten Nachtrag der ARGE NA 30: Sanierung Cherbourger Straße West zurzeit in Summe mit Mehrkosten i.H.v. 0,032 Mio. EUR bewertet (0,017 Mio. EUR anerkannt; 0,015 Mio. EUR strittig). Das NA 61 (Erdarbeiten BD01 –

Böschungfilter) mit 0,022 Mio. EUR (0,014 Mio. EUR anerkannt; 0,008 Mio. EUR strittig).

Die weiteren Gewerke in den Untergruppen der Hauptgruppe 5 sind noch nicht beauftragt worden. Es werden weiterhin die Zahlen der Kostenberechnung zugrunde gelegt. Nach Vorliegen der Ausführungsplanung des Büros Spiekermann Anfang 2018 zum Straßenbau erfolgt eine Konkretisierung der Kosten.

Die Gewerke in der Hauptgruppe 6 (Ausstattung Verkehrsraum) sind noch nicht beauftragt worden. Es werden die Zahlen der Kostenberechnung zugrunde gelegt. Mit der Vorlage der Kostenfortschreibung der Büros Spiekermann (Straßenbau) und BUNG (Tunnelausstattung) werden die Kosten konkretisiert.

Das Risiko durch die Kostenfortschreibung auf Grundlage der neuen „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT 2016)“ wird mit 2,500 Mio. EUR veranschlagt.

Der Kostenrahmen in der HG 7 (Landschaftsbau) liegt derzeit bei 3,650 Mio. EUR (IST). Dies wäre eine Steigerung gegenüber den Soll-Kosten von 1,701 Mio. EUR (SOLL) um 1,949 Mio. EUR (+114,6 %). Die Fortschreibung der Entwurfsplanung machte 2015 eine Erweiterung des Kostenrahmens um 0,800 Mio. EUR auf 2,501 Mio. EUR erforderlich, welche noch durch Einsparungen aus dem NA 2 ausgeglichen werden konnten.

Die UG 7.1 (Schutzmaßnahmen Natur und Landschaft) wurde mit 0,021 Mio. EUR abgerechnet. Weitere Leistungen fallen nicht an. Frei gewordenen Mittel in Höhe von 0,038 Mio. EUR wurden innerhalb der HG 7 verschoben.

Die UG 7.2 (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) wurde mit 0,020 Mio. EUR abgerechnet. Weitere Leistungen fallen nicht an. Frei gewordenen Mittel in Höhe von 0,375 Mio. EUR wurden innerhalb der HG 7 verschoben.

Offen ist das Monitoring /die Erfolgskontrolle der Maßnahme für den Artenschutz welches mit einem Risiko von 0,005 Mio. EUR bewertet wird.

In der UG 7.3 (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) können die zwischenzeitlich zu Grunde gelegten Kosten von 1,247 Mio. EUR (SOLL) mit 3,609 Mio. EUR (IST) nicht eingehalten werden. Die UG 7.3 teilt sich in die folgenden einzelne Kostenstellen:

In der UG 7.3.1 (Skateranlage) wurde der Kostenrahmen von 0,599 Mio. EUR mit 0,597 Mio. EUR eingehalten.

In der UG 7.3.2 (Bredenmoor) sind noch keine Leistungen vergeben. Der Kostenansatz liegt bei 0,400 Mio. EUR. Hierin sind zusätzliche Mittel in Höhe von 0,100 Mio. EUR infolge von Mehrmengen bei den Wegen berücksichtigt. Im Entwurf sind geringere Mengen angenommen worden.

Die UG 7.3.3 (Straßenbegleitgrün) besteht aus mehreren Teilmaßnahmen, die sich auf einzelne Maßnahmenblätter aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan beziehen. Nach neuster Kostenberechnung auf der Grundlage der vorliegenden Entwurfsplanung werden 1,674 Mio. EUR benötigt. Dies sind 1,141 Mio. EUR mehr als zuletzt veranschlagt (0,533 Mio. EUR), da sich erkannte Risiken in voller Höhe eingestellt haben.

Bisher wurde nur ein Teil der Maßnahme A1 (Straßenbegleitgrün im Bereich der Fußgängerbrücke) in Höhe von 0,040 Mio. EUR beauftragt und abgerechnet.

Im Weiteren sind analog zum Straßenausbau noch die Maßnahmen A1 (Restbepflanzung Südseite), A2.1-2.3, A3.1-3.5, A4, A5.2 und A6.1 umzusetzen. Für die Flächen A7 und A8 wurde aufgrund des nur teilweise stattgefundenen Eingriffs und der inzwischen erfolgten Sukzession mit der Unteren Naturschutzbehörde die Vereinbarung getroffen, dass die geplanten Maßnahmen entfallen können, was zu Einsparungen führt.

Die vorliegende Kostenberechnung zur UG 7.3.3 basiert auf flächenscharfen Berechnungen auf der Basis der im Planfeststellungsbeschluss genannten Gehölzzahlen. Die Kosten von

1,674 Mio. EUR wurden dabei bereits um die entfallenen Maßnahmenkosten A7 und A8 reduziert.

Weitere Punkte für Chancen aber auch Risiken in dieser UG sind:

Die noch enthaltenen Kosten für die Flächen A2.2, A3.1 und teilweise A3.3 können wahrscheinlich entfallen, da sich abzeichnet, dass die DB diese Flächen im Rahmen ihres Projektes EÜ Cherbourger Straße selbst und auf eigene Kosten ausführen wird. Hierfür sind noch gesonderte Verträge zwischen der Seestadt Bremerhaven und der DB zu schließen, die neben dem Planfeststellungsbeschluss erst die rechtsverbindliche Grundlage für diese Umschichtungen sind.

Im Maßnahmenblatt A 6.1 werden Unterhaltungswege deklariert, die Unterhaltungsträger für die Gräben benötigen jedoch keine mit gebundenen Decken befestigten Wege. Im RE Entwurf sind damals u.a. bei der Grünfläche A 6.1 geringere Mengen angenommen worden.

Darüber hinaus sind im Planfeststellungsbeschluss keine Ausstattungen vorgesehen. Somit wird hier ein zusätzliches Risiko in Höhe von 0,050 Mio. EUR für eine Grundausstattung (Bänke, Mülleimer) der öffentlichen Grünflächen eingefügt. Diese bisher als Risiko betrachteten Kosten werden nunmehr als Grundlage der Kostenplanung angenommen.

Auf dieser Grundlage kann vsl. von einer Reduzierung der oben genannten Kosten um ca. 0,205 Mio. EUR brutto ausgegangen werden. Diese werden als Chance mit 100 % zur Kostenreduzierung aufgeführt.

Die im Entwurf vorgeschlagene Gestaltungspflanzung (zusätzlich zu den geforderten Einheiten) ist in der Kostenberechnung aufgeführt, jedoch als Netto-Einheitspreis eingeflossen und wird vsl. ca. 0,033 Mio. EUR kosten, die Darstellung erfolgt als Risiko zu 100 %. Die Positionen werden in die Ausschreibung mit aufgenommen, gelten aber als Einsparpotential.

Da die Kostenberechnung auf den tatsächlich festgestellten Mengeneinheiten der laut Planfeststellungsbeschluss vorgegebenen Gehölze beruht, ist nur über den anschließenden Vergabewettbewerb mit eventuell geringeren Kosten zu rechnen. Erfahrungsgemäß ist insbesondere bei Pflanzarbeiten mit einer Kostenspanne von 20-50% zu rechnen (die Vergaben erfolgen lt. Terminplan in 2019/20). Es besteht die Chance, innerhalb eines Wettbewerbs (gemeinsame Ausschreibung aller Teilbereiche) eine Kostenreduzierung um ca. 20 % zu erreichen. Dem Wettbewerb kann hier nicht verbindlich vorgegriffen werden, die Chance wird mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 75 % eingeschätzt ( $1,502 \times 0,20 \times 0,75 = 0,225$  Mio. EUR). Das Einsparpotential wird daher mit 0,225 Mio. EUR berücksichtigt (Berechnung ohne DB Flächen, aber mit Gestaltungspflanzungen).

Bei einer prognostizierten Eintrittswahrscheinlichkeit von 100 % ergeben sich zu berücksichtigende Mehrkosten in Höhe von 0,043 Mio. EUR wegen der Mehrmengen an Wegflächen. Diese bisher als Risiko betrachteten Kosten werden nunmehr als Grundlage der Kostenplanung angenommen.

Es verbleibt eine Chance von -0,397 Mio. EUR bei einer absoluten Eintrittswahrscheinlichkeit von 100 %.

In der UG 7.3.4 (Ersatzmaßnahmen E1 und E2) sind die Leistungen mit 0,091 Mio. EUR abgerechnet und bewegen sich im Kostenrahmen von 0,348 Mio. EUR. Frei werdende Mittel in Höhe von 0,257 Mio. EUR wurden innerhalb der HG 7 verschoben.

Die UG 7.3.5 (Kinderland) wurde neu eingerichtet, da die Maßnahme Kinderland (Herstellung der Oberfläche) kostentechnisch nicht in die UG Straßenbegleitgrün eingeordnet werden sollte. Die Mittel in Höhe von 0,316 Mio. EUR entstammen der Kostenberechnung des beauftragten Landschaftsarchitekten von Anfang 2016. Hierin sind auch die Ausstattungskosten enthalten, welche aus der Kinder- und Jugendbeteiligung nach Ortsgesetz entstanden sind.

Die UG 7.3.6 (Landschaftsbauwerk) wurde neu eingerichtet, da die Maßnahme Landschaftsbauwerk (Herstellung der Oberfläche) kostentechnisch nicht in die UG Straßenbegleitgrün eingeordnet werden sollte. Die Mittel in Höhe von 0,531 Mio. EUR entstammen einer vorläufigen

Kostenschätzung des Planers und können erst mit erfolgter Planung und Schnittstellenbestimmung im Bezug zur Leistung der ARGE weiter konkretisiert werden.

Die aktuelle Diskussion um die barrierefreie Zugänglichkeit des Landschaftsbauwerkes hält noch an und der Druck von Ämtern, Politik und Bürgern kann durchaus dazu führen, dass die Ausstattungsqualität des Bauwerkes erhöht werden muss. Alternativ müsste eine Sperrung des Bauwerks für die Öffentlichkeit erfolgen.

Für die ggf. erforderliche Ausstattung werden 0,040 Mio. EUR und für die hochwertigere Ausgestaltung der Wege (Asphalt statt wassergebundener Decke) und Barrierefreiheit 0,310 Mio. EUR als zusätzliche Risiken eingetragen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit beider Risiken wird mit 100% gesehen.

In der HG 8 (Sonstiges, Bauleistungsversicherung, Bauvermessung, Beweissicherung) werden mit 1,710 Mio. EUR (IST) die ausgewiesenen Kosten (1,654 Mio. EUR (SOLL)) nach derzeitigem Kenntnisstand voraussichtlich um 0,056 Mio. EUR überschritten (d.h. um ca. +3,4%).

Die HG 9 (Aufrechterhaltung Sonderverkehre) (0,977 Mio. EUR) wurde neu definiert. Sie ist nicht im ursprünglichen Maßnahmen- und Finanzierungsplan enthalten. Diese Untergruppe wurde eingeführt, um die erst nach Planfeststellungsbeschluss und unmittelbar zu Baubeginn erforderlich gewordene Aufrechterhaltung der Nutzbarkeit der Cherbourger Straße für Sondertransporte auch während der Bauphase zu berücksichtigen. Die entstehenden Mehrkosten in den einzelnen Bauverträgen können so eindeutig bewertet werden. Diese ursprünglich nicht berücksichtigten Kosten können nicht mehr durch den Kostenrahmen der Gesamtmaßnahme gedeckt werden.

Die UG 9.1 (Bauzeitliche Beschilderung) wird derzeit mit 0,335 Mio. EUR bewertet.

Das Risiko infolge von Bauzeitverlängerungen wird mit 0,040 Mio. EUR abgeschätzt.

Die UG 9.2 (Zusätzliche Verkehrsphasen) wird mit 0,092 Mio. EUR bewertet.

Die Nachtragsangebote der Fa. Mittelweser Tiefbau in der UG 9.2:

- NA 11: Verkehrsphase 8.0
- NA 18: Zusätzliche Verkehrsmaßnahmen

wurden in Summe mit Kosten in Höhe von 0,085 Mio. EUR abgerechnet.

Darüber hinaus sind Mehrkosten i.H.v. 0,007 Mio. EUR aufgrund von geänderten oder zusätzlichen Leistungen, die gegenüber dem AN angeordnet worden sind, zu berücksichtigen:

- MKA 37: Zwischenbauphase 1 Cherbourger Straße Nord

In Wertung der vom AN bereits vorgelegten Mehrkostenanzeigen (MKA) 1 bis 221 wird das Kostenrisiko aus den von der ARGE behaupteten Zusatzleistungen in der UG 9.2:

- MKA 38: Anschluss Straßenbau Zwischenbauphase 1 Cherbourger Straße Nord

mit 0,008 Mio. EUR bewertet.

Die UG 9.3 (Bauliche Anpassung von Straßen) wird mit 0,306 Mio. EUR bewertet.

Die Nachtragsangebote der Fa. Mittelweser Tiefbau in der UG 9.3:

- NA 4a: Baustraße
- NA 16: Herstellung Pressgrube
- NA 20: Asphalteinbau Pressgrube
- NA 23: Zusätzliche Zufahrtsrampe Widerlager Süd

wurden in Summe mit Kosten in Höhe von 0,223 Mio. EUR abgerechnet.

Ein Nachtragsangebot (Rückbau der Mittelinsel Cherbourger Straße Ost) der Fa. Ludwig Freytag wurde mit 0,082 Mio. EUR abgerechnet.

In Wertung der von der ARGE Tunnelbau bis zum Berichtszeitpunkt (30.09.2017) vorgelegten Mehrkostenanzeigen (MKA) 1 bis 221 wird das Kostenrisiko aus den von der ARGE behaupteten Zusatzleistungen in der UG 9.3 mit 0,001 Mio. EUR bewertet.

Die Arbeiten der UG 9.4 (Ersatzrouten) sind abgeschlossen. Sie wurden mit insgesamt 0,244 Mio. EUR abgerechnet. Es sind keine weiteren Risiken und Kosten erkennbar.

### **Maßnahmen zur Kostenplanung und -minimierung**

Zu einer verlässlichen Kostenplanung und Kostenminimierung wurden bzw. werden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Bereits in der Vergangenheit haben von Seiten des Zuwendungsgebers Überprüfungen der Kosten stattgefunden. So hat die DEGES im Jahr 2010 den RE-Entwurf auch im Hinblick auf Kosteneinsparungen überprüft.
- Im Zuge der Vergabe des Tunnelbauwerks veranlasste SUBV die Prüfung und Risikobewertung des Submissionsergebnisses Tunnelbau.
- Es wurde ein Kostencontrolling installiert und geeignete Berichtsformen an die Bewilligungsbehörde festgelegt. Diese sind gemeinsam mit dem Magistrat der Stadt Bremerhaven entwickelt worden und im Leitfaden Kostencontrolling und dem Projekt-handbuch dargestellt. Zur regelmäßigen Kostenkontrollen werden regelmäßig Termine mit dem Magistrat, der mit dem Projektmanagement beauftragten Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS) und dem Fachressort durchgeführt.
- Im Mai 2015 wurde der Minderkostennachtrag NA 2 „Trockenaushub“ bei der ARGE in Höhe von -6,069 Mio. EUR beauftragt. Ein gleichlautender NA 1 wurde im Vorfeld zurückgewiesen, da die ARGE das System-, Ausführungs- und Massenrisiko nicht übernommen wollte, sodass etwaige zukünftig auftretende Risiken auf Seiten des Auftraggeber verbleiben sollten.
- Zudem wurden weitere größere Minderkostennachträge generiert wie z.B. der Entfall des Drainagebetons mit ca. -1,531 Mio. EUR. Aber auch kleinere Minderkostennachträge sind in der Umsetzung. Außerdem werden die eingereichten Ausführungsunterlagen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit im Zuge der statisch-konstruktiven Prüfung durch den Prüfenieur ständig geprüft.
- Im Zuge des Nachtragsmanagement werden weiterhin unberechtigte Ansprüche der ARGE durch die BOL und die BIS zurückgewiesen. Es ist zu beachten, dass bestimmte Nachtragsforderungen mit einem Wahrscheinlichkeitsfaktor in Abhängigkeit der Prüfungstiefe und des Prüfergebnisses belegt werden. Diese Eintrittswahrscheinlichkeit wird im Sinne der Kostensicherheit nicht streng konservativ sondern realistisch abgeschätzt und mit Fortschreiten der Nachtragsprüfung und -bearbeitung aktualisiert.
- Ebenso werden Chancen und Risiken mit Kosten bewertet, die erkennbar werden, aber vertraglich noch nicht abgesichert sind oder vertraglich anders interpretiert werden. Diese beziehen sich auf die sog. Mehrkostenanzeigen der ARGE mit den geschätzten Kosten, der angenommenen Eintrittswahrscheinlichkeit und der daraus entstehenden Kostenprognose aufgeführt. Hierbei werden auch die in einem ersten Schritt abgelehnten Ansprüche jeweils realistisch und nicht streng konservativ bewertet.
- Weiterhin werden Forderungen Dritter, abgeleitet aus dem Planfeststellungsbeschluss, bewertet und diesen energisch entgegengewirkt. Die Änderung der Untersuchungsparameter zur Einleitung von Bauwasser in Gewässer und die damit verbundenen monetären Konsequenzen werden den Beteiligten aufgezeigt. Ansprüchen von Anliegern kann nur entsprochen werden, wenn diese durch den Planfeststellungsbeschluss gedeckt sind.

## **Bewertung der Kostenentwicklung**

Die geschilderten Faktoren - bewertet, zusammengefasst und mit Kosten belegt - führen zu der prognostizierten Überschreitung des Gesamtkostenrahmens.

Zum Berichtszeitpunkt (Stand 31.12.2017) ergibt sich rechnerisch ein nachgewiesener Mittelbedarf in Höhe von 196,130 Mio. EUR. Dies entspricht einem zusätzlichen Mittelbedarf in Höhe von +16,411 Mio. EUR bzw. +9,1 % gegenüber der Zuwendung (179,719 Mio. EUR).

Unter Berücksichtigung von weiteren, konservativ bewerteten Risiken eine weitere Überschreitung des Gesamtkostenrahmens um ca. 6,215 Mio. EUR zu erwarten ist.

Die in Summe gegebenenfalls benötigten Mittel in Höhe von 202,345 Mio. EUR entsprechen einer Steigerung des Gesamtbedarfs um 22,626 Mio. EUR bzw. ca. +12,6 % gegenüber dem bewilligten Kostenrahmen in Höhe von 179,719 Mio. EUR. Durch die Berücksichtigung der Projektrisiken oder Kostenprognosetoleranzen wird eine ausreichende finanzielle Ausstattung für den weiteren baulichen Fortschritt angestrebt.

## **Planungskosten**

Die Planungsmittel beinhalten gemäß Bewilligungsbescheid: Planungs-, Bauleitungs-, und Projektsteuerungskosten und werden laut Beschlusslage derzeit vom Land Bremen (SUBV) getragen.

Auf Grundlage früherer Planungszustände ist ein Betrag von 19,2 Mio. EUR beschlossen worden.

Der Bewilligungsbescheid wurde im August 2006 erlassen und hatte einen Zuwendungszeitraum bis 2011.

Im Dezember 2010 hat der Senat auf Grundlage seiner Zustimmung zu der Variante 3.2+E und dem damit verbundenen Finanzierungsmodell eine Erhöhung der Planungs-, Bauleitungs-, und Projektsteuerungskosten (nachfolgend: Planungskosten) um 9,5 Mio. EUR auf 28,7 Mio. beschlossen.

Mit Beschluss vom 04.12.2012 hat der Senat Planungskosten in Höhe von 29,190 Mio. EUR finanziell abgesichert. In dieser Summe sind auch 0,490 Mio. EUR für ein Kostencontrolling im Hause SUBV enthalten.

Der Änderungsbescheid für den Magistrat der Seestadt Bremerhaven über 28,7 Mio. EUR wurde im September 2013 erlassen und hat einen Zuwendungszeitraum bis 2019.

Die Erhöhung der genannten Planungskosten ging einher mit der Erhöhung der Baukosten im Zuge der Entwicklung der Variante 3.2+E im Jahr 2008.

Weitere Anpassungen der Planungskosten infolge der weiteren Fortschreibungen der Baukosten seit 2013 waren aus Sicht der Stadt Bremerhaven seinerzeit nicht gegeben.

Aufgrund der seitdem eingetretenen Gesamtverzögerungen im Projektablauf (Verzögerungen in der Vorplanungsphase, Klageverfahren gegen Planfeststellungsbeschluss, Bauverzug, etc.) verschiebt sich der Fertigstellungstermin des Tunnels weiter nach hinten als seinerzeit angenommen.

Vor diesem Hintergrund ist eine Fortschreibung der Planungskosten zum jetzigen Zeitpunkt nachvollziehbar und erforderlich.

Wesentliche Gründe für höhere Planungskosten sind:

- 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.

Im aktuellen Maßnahmen- und Finanzierungsplan Planung (Stand: 31.12.2017) sind durch den Projektträger Planungskosten in Höhe von 36,882 Mio. EUR (IST) ausgewiesen. Dies sind um 8,182 Mio. EUR mehr (+28,5 %) als im Maßnahmen- und Finanzierungsplan (Stand: 30.06.2016) dargestellt, welcher letztmalig die Einhaltung des bewilligten Kostenrahmens von 28,7000 Mio. EUR ausgewiesen hat.

Im Bereich 1. Objektplanung mussten die Mittel um 0,836 Mio. EUR erhöht werden.

Ursächlich hierfür sind zusätzliche Planungen zur Berücksichtigung der Sonderverkehre sowie weitere Planungen in der Oberflächengestaltung, welche bisher nicht berücksichtigt wurden.

Außerdem kommt es zu zusätzlichen Leistungen im Rahmen der Ausführungsplanung von Seiten der Planer der Ingenieurbauwerke und der Straßenverkehrsanlagen, welche im bisherigen Kostenrahmen nicht mehr dargestellt werden können.

Im Bereich 2. Tragwerksplanung sind die Kosten um 0,050 Mio. EUR gestiegen.

Im Bereich 3. Bauüberwachung mussten die Mittel um 2,379 Mio. EUR erhöht werden.

Durch die Verzögerungen im Projektablauf sind zusätzliche Leistungen bei der Bauoberleitung, den Bauüberwachungen und bei der Fremdüberwachung Boden- und Wassermanagement erforderlich, welche im bisherigen Kostenrahmen nicht mehr dargestellt werden können.

Hierin ist auch eine Erhöhung der Projektrechtsberatung von 0,050 Mio. EUR berücksichtigt.

Im Bereich 4. Projektsteuerung besteht ein Mehrbedarf von 4,157 Mio. EUR.

Mit der Projektsteuerung wurde die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS) beauftragt.

Die Beauftragung für die Planungsphase (zunächst bis zum rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss) erfolgte mit Projektvertrag am 17.02.2006 durch den Magistrat der Seestadt Bremerhaven.

Bzgl. der Beauftragung der Projektsteuerung für die Realisierungsphase war ein Magistratsbeschluss erforderlich. Diesbezüglich erfolgte ab 2011 ein intensiver Austausch mit SUBV als Zuwendungsgeber. In diesem Zusammenhang wurde zusammen mit SUBV ein Projekthandbuch entwickelt, welches die organisatorische Struktur sowie Verfahrensabläufe darstellt und eine effiziente und zielorientierte Projektabwicklung unter zeitlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten sicherstellen soll.

Vor diesem Hintergrund hat der Magistrat der Stadt Bremerhaven am 18.06.2012 nach erfolgter Abstimmung mit SUBV beschlossen die BIS auf Grundlage des bestehenden Projektvertrages – Planungsphase mit Realisierungsleistungen zu autorisieren, um weitere Verzögerungen im Projekt zu vermeiden. Des Weiteren war der Projektvertrag für die Realisierungsphase auszuarbeiten und abzuschließen.

Der Projektvertrag für die für die Realisierungsphase nach Planfeststellungsbeschluss wurde am 31.05.2013 geschlossen. Die Vertragslaufzeit des Projektvertrages endet mit der Einreichung der Verwendungsnachweise beim Land Bremen bzw. optional mit Ablauf der Verjährungsfrist für Mängelansprüche. Damals ging man von einer Laufzeit bis 2019 aus.

Aufgrund der o.g. dargestellten Verzögerungen im Projektverlauf und der damit verbundenem längeren Vorhaltung des Personal der BIS entstehen höhere Kosten als prognostiziert waren.

Eine Betreuung des Projekts durch die BIS über das Jahr 2019 hinaus ist zwingend erforderlich. Zum Ende des Projektes müssen die Schlussrechnungen geprüft und die Verwendungsnachweise erstellt werden.

Die BIS erhält einen Aufwendersersatz auf Grundlage von Personaleinsatzplänen.

Diese Personaleinsatzpläne wurden auf die verlängerte Projektlaufzeit angepasst und werden kon-

tinuierlich fortgeschrieben.

Im Bereich 5. Sondergutachter wurden die Mittel um 0,337 Mio. EUR für ein noch erforderliches Baubetriebsgutachten erhöht, dass zur Abwehr von Forderungen der ARGE aus bisher eingetretenen Bauablaufstörungen erforderlich wird, welche zu Planungsbeginn nicht erkennbar waren.

Im Bereich 7. Schnittstellenkoordination wurden die Mittel um 0,423 Mio. EUR erhöht.

Die Schnittstellenkoordination beinhaltet die projektbezogene Stelle „Projektleitung Hafenanbindung“ beim Zuwendungsempfänger, dem Amt für Straßen- und Brückenbau. Die Stelle beim Amt für Straßen- und Brückenbau ist ausschließlich projektbezogen. In den Kosten Schnittstellenkoordination werden sämtliche Leistungen, welche mit dieser Stelle in Zusammenhang stehen, verrechnet.

Auch hier ist eine Betreuung des Projekts über das Jahr 2019 hinaus ist zwingend erforderlich.

Auch nach Einreichung der Verwendungsnachweise durch die Stadt Bremerhaven muss die Betreuung des Projekts im Zuge der Prüfung der Verwendungsnachweise durch das Land Bremen weiterhin sichergestellt sein.

Dies führt auch zu Mehrkosten in Höhe von 0,147 Mio. EUR für das Kostencontrolling bei der Bewilligungsbehörde (Erhöhung von 0,490 Mio. auf 0,692 Mio. EUR).

Weiterhin wurden mehrere Gutachten sowie Rechtsberatungen im Hinblick auf einen reibungsfreien Projektverlauf direkt durch die Bewilligungsbehörde beauftragt, wodurch zusätzliche Kosten in Höhe von 0,080 Mio. EUR entstanden sind.

Ferner werden hier 0,015 Mio. EUR zur Überprüfung der Submissionsergebnisse für die Tunnelausstattung analog zur Überprüfung des Submissionsergebnisses für das Tunnelbauwerk eingeplant.

Zur Verstärkung des Kostencontrollings durch ein externes Fachbüro werden zusätzlich 0,100 Mio EUR eingeplant (2018: 0,010 Mio. EUR; 2019-2021: 0,025 Mio. EUR/a; 2022: 0,015 Mio. EUR).

Die Planungskosten für das Projekt „Hafenanbindung A27 / Cherbourger Straße“ werden sich nach derzeitigem Stand (M+F-Plan Stand: 31.12.2017) auf 37,669 Mio. EUR. Dies sind 8,479 Mio. EUR (+29,0 %) mehr als die 2012 beschlossenen 29,190 Mio. EUR.

Die Planungs-, Bauleitungs-, und Projektsteuerungskosten liegen jetzt bei 18,6 % der Baukosten. Zum Vergleich: Im Zuge der Auftragsverwaltung für den Bund werden Planungskosten in Höhe bis zu 20% der Baukosten zu Grunde gelegt.