

Vorlage Nr. 19/327-L
für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
am 03. Mai 2017

Sachstandsbericht Offshore Terminal Bremerhaven (OTB)

A. Problem

Der Haushalts- und Finanzausschuss der Bremischen Bürgerschaft (HaFa) hat um einen regelmäßigen Sachstandsbericht zum Offshore Terminal Bremerhaven (OTB) gebeten. Der nächste Sachstandsbericht ist für die Sitzung des HaFa am 09. Juni 2017 vorgesehen. Vorab ist die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zu befassen. Dieser Bericht dient gleichzeitig der Erledigung der Berichtsbitte des Abgeordneten Kastendiek für die Fraktion der CDU für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 03. Mai 2017.

B. Lösung

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen legt den anliegenden Sachstandsbericht vor.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Aus dem Sachstandsbericht ergeben sich keine finanziellen, personalwirtschaftlichen oder genderrelevanten Aspekte.

D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

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

E. Beschluss

Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den Sachstandsbericht zum OTB des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 19.04.2017 zur Kenntnis.

Offshore Terminal Bremerhaven

Übersicht zum Stand des Projektes

a) Beschlussfassungen

Der Senat beschloss im Januar 2010, ein Konzept zur Realisierung eines Offshore-Terminals in Bremerhaven (OTB) unter Einbindung privater Investoren erarbeiten zu lassen. Da private Investoren für das Vorhaben nicht gewonnen werden konnten, beschloss der Senat im Dezember 2012, den Terminal als öffentliches Hafenmodell zu errichten und von Privaten betreiben zu lassen.

Die Mittel für die Errichtung des Terminals i.H.v. 180 Mio. € sollen aus bremischen Mitteln aufgebracht werden. Eine in 2012 zu dem Vorhaben erstellte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung kam zu dem Ergebnis, dass sich der Bau des OTB im best case ab dem Jahr 2029, im base case ab 2047/2048 als fiskalisch rentabel erweisen wird.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stellte in Abstimmung mit der Senatorin für Finanzen in seinen Vorlagen eine über 5 Jahre laufende Vorhabenfinanzierung dar. Die Mittel für das Gesamtprojekt sollen bis 2018 erbracht worden sein. Der Senat hat in seiner Sitzung am 04. Dezember 2012 dem Vorhaben und der vorgeschlagenen Finanzierung zugestimmt. Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat in ihrer Sondersitzung am 07. Dezember 2012 (Vorlage Nr. 18/257 – L/S) zugestimmt. Der Haushalts- und Finanzausschuss stimmte schließlich ebenfalls in seiner Sitzung am 07. Dezember 2012 zu.

b) Finanzierung

Der Haushalts- und Finanzausschuss hat in seiner Sitzung am 07. Dezember 2012 der notwendigen Bildung von Rücklagen im Sondervermögen Hafen zugestimmt, die im Zuge der baulichen Realisierung entsprechend dem Baufortschritt aufgelöst werden.

Im SV Hafen beträgt die Rücklage per 31. Dezember 2016= 13.746.000,00 EUR, im SV Fischereihafen = 25.235.109,59 EUR.

c) Bauleitplan- und Zulassungsverfahren

Für die Realisierung des OTB war eine Vielzahl von Verwaltungsverfahren zu führen, um die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Zulassungsentscheidungen für die Projektumsetzung zu erhalten.

Die Fachplanungsverfahren, die zur baulichen Umsetzung erforderlich sind, sind sämtlich abgeschlossen; die Bauleitpläne sind zwischenzeitlich bekanntgemacht worden.

Rechtsschutzverfahren

(1) Überblick

Derzeit sind im Hause des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen folgende Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit den Bauleitplan- und Zulassungsverfahren für den OTB bekannt:

Gegen den Planfeststellungsbeschluss für das Terminalbauwerk sind eine Klage eines Umweltverbands und zwei Klagen von Unternehmen auf der gegenüberliegenden Weserseite vor dem Verwaltungsgericht Bremen (VG) anhängig; hinsichtlich des Sachstands zu dem Eilrechtsschutz- und zu dem Klageverfahren des Umweltverbands wird auf die nachstehenden Ausführungen unter 2) verwiesen.

Zu den beiden weiter anhängigen Klagen soll mit den betreffenden Unternehmen eine vergleichsweise Lösung gesucht werden.

Das von dem Umweltverband des Weiteren gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Terminalzufahrt angestrebte Klageverfahren wird vor dem Hintergrund des Klageverfahrens zum Planfeststellungsbeschluss für das Terminalbauwerk derzeit nicht betrieben.

Ein Klageverfahren gegen die Ablehnung des Wiederaufgreifens des luftverkehrsrechtlichen Verfahrens zur Schließung des Flugplatzes sowie zwei Verfahren (Eilverfahren und Hauptsacheverfahren) mit dem Ziel der Verpflichtung der Luftfahrtbehörde, die Flugplatzbetriebsgesellschaft aufgrund eines nicht gegebenen Baubeginns des OTB zum Weiterbetrieb des Flugplatzes über den 29.02.2016 hinaus zu verpflichten sind zwischenzeitlich erledigt; das Eilverfahren ist durch gerichtlichen Vergleich beendet worden; die Erledigung der beiden anderen Gerichtsverfahren den Flugplatz betreffend sind durch außergerichtlichen Vergleich beendet worden.

Weiterhin gab es ein Verfahren vor dem Amtsgericht Bremerhaven, in welchem der Kläger gegen die Flugplatzbetriebsgesellschaft auf Weiterbetrieb des Flugplatzes geklagt hat; diesbezüglich ist seitens des Klägers Erledigung erklärt worden.

Eine weitere Klage, welche sich gegen die Stadt Bremerhaven richtet, ist im Hinblick auf eine Einstufung des Flugplatzes als Sportstätte anhängig; erstinstanzlich wurde diese vom VG Bremen abgewiesen. Hier steht derzeit die Entscheidung über die Zulassung der Berufung durch das Oberverwaltungsgericht Bremen (OVG) aus.

(2) Eilrechtsschutz- und Klageverfahren des Umweltverbands

In dem Eilrechtsschutzverfahren des Umweltverbands gegen den wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung des Terminalbauwerks hat das VG Bremen am 18.05.2016 dem Eilantrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage des Umweltverbands stattgegeben. Damit durfte das Terminalbauwerk vorerst nicht weitergebaut werden.

Gegen die Entscheidung wurde seitens der Planfeststellungsbehörde Beschwerde eingelegt; die Beschwerde wurde vom OVG Bremen am 03.04.2017 zurückgewiesen. In seinem Beschluss bestätigt das OVG Bremen zwar – anders als seinerzeit noch das VG Bremen – die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde sowie nach summarischer Prüfung die Rechtmäßigkeit wesentlicher Teile der Planung. Hierzu gehört auch die grundsätzliche Planrechtfertigung für den OTB (Bedarf). Allerdings sieht das OVG Bremen Mängel in der Begründung und in der Gewichtung der für das Vorhaben sprechenden Gründe des zwingenden überwiegenden öffentlichen Interesses im Rahmen der naturschutzrechtlichen sowie der wasserrechtlichen Abweichungs- bzw. Ausnahmeentscheidungen. Diese Mängel führten nach Ansicht des Gerichts gleichsam zur Fehlgewichtung der für das Vorhaben sprechenden Belange in der Gesamtabwägung.

Das **Eilrechtsschutzverfahren** des Umweltverbands ist mit dieser Entscheidung **beendet**. Anhängig bleibt das Hauptsacheverfahren beim VG Bremen.

Der **Baustopp** gilt, solange das Hauptsacheverfahren anhängig und nicht in letzter Instanz zu Gunsten der FHB entschieden ist – dieses kann sich über drei Instanzen mit ggf. einer Einschaltung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) hinziehen.

Nachfolgend werden zunächst **die wesentlichen Gründe des OVG Bremen** gegen die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zusammengefasst. Im Anschluss werden die Gesichtspunkte zusammengefasst, mit denen nach Ausführung des OVG Bremen der Kläger im Hauptsacheverfahren nach summarischer Prüfung im Eilverfahren voraussichtlich „nicht durchdringen“ wird.

Die Beschwerde der Planfeststellungsbehörde gegen die Entscheidung des VG Bremen, die aufschiebende Wirkung der Klage des Umweltverbands wiederherzustellen (Baustopp), wurde als **unbegründet** zurückgewiesen, weil das OVG Bremen auf der Grundlage des derzeitigen Sachstands im Rahmen seiner summarischen Prüfung im Eilverfahren durchgreifende rechtliche Bedenken hinsichtlich der Abweichungsprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG (Ausnahme im Flora-Fauna-Habitat-Richtlinienrecht [FFH-Recht]), der Ausnahmeentscheidung nach § 31 Abs. 2 WHG (Ausnahme von den Bewirtschaftungszielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie) sowie der Gesamtabwägung hatte. Diese Bedenken müssen nun im Hauptsacheverfahren einer eingehenden Prüfung unterzogen werden. Folgende Überlegungen hat das OVG Bremen zur Begründung seiner Entscheidung herangezogen:

- i. Die **Gewichtung der geltend gemachten Abweichungsgründe** könne laut OVG Bremen nicht allein anhand der formulierten Zielvorstellungen erfolgen. Es komme maßgeblich darauf an, wie wahrscheinlich es ist, dass die Erwartungen, die in das Vorhaben gesetzt werden, sich auch tatsächlich erfüllen. Das bedeute, dass, wenn ein Vorhaben sich auf einem bestimmten Markt behaupten soll, auch eine entsprechende Nachfrage vorhanden sein muss. Für ein Vorhaben, das am Markt „vorbei“ geplant wird, könnten keine gewichtigen Abweichungsgründe anerkannt werden. Die Bedarfsprognose müsse insoweit auf nachvollziehbaren tatsächlichen Annahmen beruhen. Dabei müsse in Bezug auf den OTB ernsthaft in Betracht gezogen werden, dass der Bedarf erheblich überschätzt worden ist und der angestrebte Auslastungsgrad des OTB deutlich unterschritten wird.
- ii. Es dränge sich auf, dass ein verringerter Umschlag auch den veranschlagten Flächenbedarf von 25 ha berühren würde. Ein Verzicht auf die Option, vormontierte Anlagen zu verschiffen, würde die bisherigen Planungsgrundlagen nachhaltig berühren. Zum einen würde sich – wegen der Minderung der Montageflächen – der Flächenbedarf reduzieren. Zum anderen würde sich die Frage von planerischen **Alternativen** innerhalb des vorhandenen Hafensareals neu stellen. Bei dieser Sachlage hänge einiges davon ab, welches Gewicht der Option, komplett vormontierte Anlagen zu verschiffen, beizumessen ist.
- iii. Eine fehlende Auslastung des OTB lasse sich auch nicht dadurch relativieren, dass der Terminal in jedem Fall für den allgemeinen Schwergutumschlag genutzt werden könnte. Der OTB sei als **Umschlag- und Montageeinrichtung für Offshore-Windenergieanlagen** planfestgestellt worden. Das Vorhaben solle insoweit einen Beitrag zur Umstellung auf regenerative Energiequellen leisten; diese spezifische Zweckbestimmung sei Grundlage für die Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG.

Insgesamt kommt das OVG Bremen somit zu dem Schluss, dass nach derzeitigem Sachstand davon ausgegangen werden müsse, dass die **für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange nicht zutreffend gewichtet** worden sind, jedenfalls aber die aufgrund neu eingetretener Sachverhalte gebotene Überprüfung der bisherigen Gewichtung im Planfeststellungsbeschluss unterblieben ist. Das führt laut OVG Bremen dazu, dass die Gesamtabwägung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses als defizitär angesehen werden müsse und jedenfalls im Hauptsacheverfahren überprüfungsbedürftig sei.

Zu den darüber hinaus von dem klagenden Umweltverband gegen die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses für das Terminalbauwerk angeführten Kritikpunkten führt das OVG Bremen aus, dass der Umweltverband mit diesen im Hauptsacheverfahren voraussichtlich nicht durchdringen werde. Dazu gehören:

- i. **Zuständige Behörde:** Das OVG Bremen gelangte bei summarischer Überprüfung zu dem Ergebnis, dass das Land Bremen für die Planfeststellung des Terminalbauwerks zuständig sei. Mit dem Offshore-Terminal werde nicht bezweckt, die Verkehrsfunktion der Weser durch wasserbauliche Maßnahmen zur Beeinflussung der Schifffahrt zu ändern. Dass das Vorhaben in die Bundeswasserstraße „hinein“ gebaut wird, begründe für sich genommen noch keinen schifffahrtsfunktionalen Zusammenhang. Auch unterscheide sich der planfestgestellte Offshore-Terminal signifikant von dem weiter nördlich an der Weser gelegenen Containerterminal, welcher in verschiedenen Abschnitten jeweils vom Bund planfestgestellt worden ist.
- ii. **Auslegungsbekanntmachung:** Der Umweltverband rüge zwar zutreffend, dass die Verfahrensvorschrift des § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPg, die die Auslegungsbekanntmachung betrifft, im vorliegenden Fall verletzt worden sei. Dieser Verfahrensfehler führe jedoch nicht zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses, da nicht erkennbar sei, dass er sich auf das Abwägungsergebnis ausgewirkt habe. Vielmehr könne davon ausgegangen werden, dass auch im Falle einer fehlerfreien Bekanntmachung keine weiteren Gesichtspunkte in das Planfeststellungsverfahren eingebracht worden wären.
- iii. **Umweltverträglichkeitsprüfung:** Mängel der Umweltverträglichkeitsprüfung seien nicht erkennbar; insbesondere seien ausreichend Unterlagen ausgelegt worden.
- iv. **Planrechtfertigung:** Der Planfeststellungsbeschluss genüge den Anforderungen der Planrechtfertigung. Für die Entstehung eines Planungstorsos sei in Hinblick auf den hier streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss nach den Umständen des Falles wenig erkennbar. Die für die weiteren Planentscheidungen zuständigen Stellen trieben die jeweiligen Planungen ersichtlich mit Nachdruck voran.
- v. **FFH-Verträglichkeitsprüfung:** Es sei nicht erkennbar, dass die FFH-Verträglichkeitsstudie mit durchgreifenden Mängeln behaftet ist.
- vi. **Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses:** Die Umstellung auf regenerative Energiequellen und das Ziel, die Region wirtschaftlich zu stärken, liegen grundsätzlich im öffentlichen Interesse.
- vii. **Zumutbare Alternativen:** Entgegen der Ansicht des Antragstellers musste die Behörde nicht den gesamten nordwestdeutschen Raum in die Prüfung für die Standortalternativen einbeziehen. Die Beschränkung auf Standortalternativen innerhalb des Stadtgebiets von Bremerhaven sei zulässig.
- viii. **Kohärenzsicherungsmaßnahmen:** Die Einwände, die der Antragsteller gegen die im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen richtet, erscheinen nicht durchgreifend. Insbesondere liege keine unzulässige „Stapelkompensation“ auf bereits ausgewiesenen Kompensations-

flächen vor. Zudem sei auch hinreichend begründet worden, dass die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen keine sog. „Standardmaßnahmen“ der Naturschutzverwaltung darstellen, die von den Behörden zur Erhaltung und Wiederherstellung der Erhaltungsziele „sowieso“ durchgeführt werden müssen.

- ix. **Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL):** Das Gutachten „Auswirkungen des Vorhabens auf die Bewirtschaftungsziele nach WRRL“ erscheine fachlich untersetzt und plausibel. Jedenfalls erscheinen die vom Antragsteller gegen die WRRL-Studie erhobenen Einwände nicht durchgreifend.
- x. **Schutz des Schweinswals:** Weshalb die Vorkehrungen (Schutzauflagen Nr. 4.1.1. bis 4.1.5 im Planfeststellungsbeschluss) dem erforderlichen Schutz des Schweinswals nicht hinreichend Rechnung tragen sollten, sei nicht erkennbar.

Insgesamt beinhaltet der Beschluss des OVG Bremen somit eine Reihe von Hinweisen für das Hauptsacheverfahren, die durch die Planfeststellungsbehörde und den Vorhabenträger jeweils zunächst mit Blick auf die Vorbereitung für das Hauptsacheverfahren eingehend analysiert werden. Das weitere Vorgehen wird hiervon ausgehend zwischen diesen beiden Verfahrensbeteiligten erörtert werden.

d) Mittelabfluss

Per 31. März 2017 sind Mittel in Höhe von 149.494.345,56 EUR gebunden. Davon sind gebucht 27.582.906,87 EUR (Ausgaben) und 121.893.882,69 EUR als Obligo beauftragt. Siehe hierzu auch die beigefügte Tabelle.

	Ist	Obligo	Summe
Allgem. projektübergr. Kosten und Dienstleistungen sowie Planung Terminal z.B. Konzessionsverfahren, Gutachten Verfahrenssteuerung, Projektsteuerung, Kampfmittelsuche, Proberammung inkl. Ersatzrede und Rampe	25.866.635,49	121.481.579,26	147.365.770,75
Kompensation z. B. Flächenerwerb, Gutachten und Planung zzgl. vorgezogene Maßnahmen (CEF)	674.104,15 1.042.167,23	394.747,43 17.556,00	1.068.851,58 1.059.723,23
Gesamt	27.582.906,87	121.893.882,69	149.494.345,56

e) Vergabeverfahren Betrieb

Bei der Ausschreibung des Betreibervertrages handelte es sich um ein mehrstufiges Verfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb/Präqualifikation (PQ) zur Feststellung der Eignung der Interessenten, darauf folgte die zweistufige Angebotsphase. Das Verfahren wurde mit Veröffentlichung im EU-Amtsblatt am 20. November 2014 eröffnet. Fristgerecht bis zum 20. Januar 2015 wurden vier Bewerbungen eingereicht und von der Vergabestelle ausgewertet. Es hatten sich im Ergebnis drei der vier Bewerber für das weitere Verfahren präqualifiziert.

Am 20. Februar 2015 wurden die drei präqualifizierten Bewerber zur Abgabe Erster Angebote aufgefordert. Dies geschah durch Übersendung der erforderlichen Ausschreibungsunterlagen.

Am 2., 3. und 5. März 2015 waren die drei Bewerber jeweils zu gesonderten Terminen eingeladen, um sich im Rahmen einer Präsentation seitens bremenports über den Stand der Zulassungsverfahren und den ungefähr zu erwartenden weiteren Ablauf der öffentlich-rechtlichen Verfahren informieren zu lassen.

Am 8. Mai 2015 ging fristgerecht ein Angebot eines Bewerbers ein. Von den beiden weiteren Bewerbern gingen am 7./8. Mai 2015 Absageschreiben ein.

Die förmliche Auswertung des Angebots ergab, dass dieses den formalen Anforderungen der Vergabeunterlagen entsprach und somit verhandlungsfähig war.

Die Aufnahme der Verhandlungen erfolgte am 5. Juni 2015 mit dem Ziel, zum vorgesehenen Ende der Verhandlungen am 3. Juli 2015 einen ausgehandelten Vertragstext vorzulegen. An das Ende dieser Verhandlungen schloss sich die zweite Angebotsphase (BAFO-Phase „Best and final offer“) an. Am 21. September 2015 gab der Bewerber sein letztverbindliches Angebot (BAFO) auf der Grundlage des im Sommer verhandelten Vertrages ab. Am 24. November wurde im Rahmen einer Sitzung der Staatsräte lenkungsrunde beschlossen, dass das vorliegende BAFO zum Abschluss des Betreibervertrages angenommen werden soll. Die Vertragsunterschrift erfolgte am 5. Februar 2016.

f) Vergabeverfahren Bau

Das Vergabeverfahren zum Bau des OTB umfasst vier Bauwerke, die in zwei getrennten Vergabeverfahren ausgeschrieben wurden.

- Bauwerk 1 Terminal OTB
- Bauwerk 2 Ersatzreedede
- Bauwerk 3 Terminalzufahrt
- Bauwerk 4 Südlicher Seedeich

Das erste Vergabeverfahren umfasste zum einen Lieferleistungen für die Materialbeschaffung der Ersatzreedede, zum anderen die Bauleistungen für die Ersatzreedede selbst. Das Vergabeverfahren Bau wurde als EU-weites, offenes Vergabeverfahren durchge-

führt. Dieses Vergabeverfahren ist abgeschlossen. Der Bauauftrag wurde im Januar 2016 erteilt. Die Lieferleistung wurde als EU-weites, offenes Verfahren ausgeschrieben und ist ebenfalls abgeschlossen. Die Materiallieferung erfolgte sukzessive bis Ende 1. Quartal 2016.

Im zweiten Vergabeverfahren wurden die Bauleistungen der Bauwerke 1, 3 und 4 ausgeschrieben. Dieses Vergabeverfahren wurde als EU-weites, nicht offenes Vergabeverfahren durchgeführt. Der hierfür erforderliche Teilnahmewettbewerb wurde europaweit am 05.06.2015 veröffentlicht. Die Bewerbungsfrist für dieses vorgeschaltete Verfahren lief am 08.07.2015 aus. Sämtliche Bewerber aus diesem Wettbewerb wurden für die Abgabe eines Angebotes zugelassen. Die Aufforderungen zur Abgabe eines Angebotes wurden Ende August 2015 versendet. Die Submission der Bauausschreibung erfolgte am 09. November 2015. Nach Auswertung der Angebote wurde im Dezember die Vergabeentscheidung getroffen. Die unterlegenen Bewerber wurden informiert. Gegen diese Vergabeentscheidung haben zwei unterlegene Bewerber ein Nachprüfungsverfahren bei der Vergabekammer Bremen gestellt. Die Anhörungen fanden am 17. Februar 2016 statt. Beide Nachprüfungsverfahren wurden Ende März 2016 zugunsten der ausschreibenden Stelle entschieden. Der Bauauftrag wurde daraufhin am 30. März 2016 erteilt.

Der Stand der Kostenberechnungen, inkl. der bereits erfolgten Submissionen und Beauftragungen, sowie der weiteren Projektkosten entspricht dem den Finanzierungsbeschlüssen des Senats zugrunde gelegten Projektkosten in Höhe von 180 Mio. Euro. Hierin enthalten sind die Baukosten für die Bauwerke 1, 2, 3 und 4. Ebenfalls sind kostenmäßig die Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt, sowie die Planungs- und Nebenkosten für das Gesamtprojekt.

Angesichts der durch Beschluss des VG Bremen vom 18. Mai 2016 entstandenen prozessualen Situation und der dadurch bedingten Verzögerung wurde mit der Arge folgende Regelung („Moratorium“) bzgl. des Bauauftrages getroffen:

- i. Es wurde geregelt, dass für die Verzögerung in der Zeit vom 15.08.2016 bis zum 13.03.2017 die vertraglich vorgesehene Verzögerungsvergütung bezahlt wird. D.h., die ARGE hat eine Vergütung für die vom Baustopp betroffenen Gewerke 1.1 und 3.1 für die Wochen 1 bis 5 in Höhe von wöchentlich von 37.350 Euro und für die Wochen 6 bis 30 in Höhe von wöchentlich von 10.170 Euro erhalten.

Für die weitere Verzögerung gilt:

- ii. Es werden die vereinbarten Stoffpreisgleitklauseln angewendet. Für die übrigen Positionen des Leistungsverzeichnisses wird bei Baubeginn eine einmalige Preisanpassung an das dann geltende Preisniveau stattfinden. Hierzu sind detaillierte Regelungen zu den anzuwendenden Indizes getroffen worden.

- iii. Damit sind die Ansprüche des Auftragnehmers auf Grund verzögerten Baubeginns abgegolten. Weitergehende Ansprüche aus der Bauzeitverschiebung können daher nicht geltend gemacht werden. Für geänderte oder zusätzliche Leistungen oder eine etwaige Hyperinflation wird auf die geltenden vertraglichen und gesetzlichen Bestimmungen verwiesen.
- iv. Die Regelungen zum Arbeitsbeginn und zu den Fristen sind an die veränderte Ausführungszeit angepasst worden.
- v. Das Moratorium gilt bis zum 31.12.2021. Danach haben beide Parteien das Recht, den Vertrag zu kündigen. Bremen hat ferner das in den Besonderen Vertragsbedingungen enthaltene Kündigungsrecht, wenn das Projekt endgültig nicht realisiert wird.
- vi. Für den Fall der Aufgabe des Projekts besteht die in ursprünglichem Vertrag enthaltene Kündigungsmöglichkeit.
- vii. Ebenso besteht ein Kündigungsrecht nach Ablauf des 31.12.2021.

Die Finanzierung des Bauwerks 4 - Südlicher Seedeich erfolgt über GAK-Mittel, die über SUBV bereitgestellt werden und damit nicht aus dem Projekt OTB.

g) Vergabeverfahren externes Projektcontrolling

Auf der Grundlage eines Deputationsbeschlusses vom 08.02.2012 sollen Projekte von besonderer strategischer und finanzieller Bedeutung von einer Projektarbeitsgruppe unter Beteiligung eines externen Controllers begleitet werden. Vor diesem Hintergrund wurde ein Vergabeverfahren für externe Controllingleistungen während der Bauphase des OTB eingeleitet.

Vor dem Hintergrund der laufenden Gerichtsverfahren zu den Zulassungsentscheidungen wurde das Vergabeverfahren zunächst aufgehoben, weil derzeit nicht valide bestimmt werden kann, wann der Auftrag ausgelöst werden kann. Ein Vertragsschluss vor diesem Hintergrund wäre rechtlich wegen des damit verbundenen ungewöhnlichen Wagnisses angreifbar.

h) Beihilferechtliche Genehmigung

Am 19. April 2016 beantragte Deutschland die beihilferechtliche Genehmigung für den OTB bei der EU KOM an. Die Voranmeldung war am 26. Januar 2015 erfolgt.

Die Kommission erbat mit Schreiben vom 12. März 2015, vom 28. Oktober 2015 und vom 10. Februar 2016 weitere Angaben, die die deutschen Behörden mit Schreiben vom 29. Juli 2015, vom 28. Dezember 2015 und vom 19. Februar 2016 übermittelten.

Am 14. Juli 2016 hat die EU KOM entschieden, keine Einwände gegen die Beihilfe zu erheben, da sie nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Die EU legt ihrer Entscheidung die von Bremen vorgetragenen Argumente hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Terminals und der Begründung für den Bedarf in vollem Umfang zugrunde.

i) Vorhabensbegründung

Vor dem Hintergrund, dass das OVG Bremen im Eilverfahren die Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für den Bau des OTB als im Hauptsacheverfahren möglicherweise nicht tragfähig beurteilt (vergleiche dazu im Einzelnen die Ausführungen oben unter c (2)), analysieren Planfeststellungsbehörde und Vorhabenträger zurzeit jeweils das weitere Vorgehen in Bezug auf das Hauptsacheverfahren vor dem VG Bremen.