

### **13. Landeseigene Häfen: Friedrichskooger Hafen aufgeben und die restlichen Häfen ordnungsgemäß instand halten**

**Das Land muss endlich eine Lösung für den Hafen Friedrichskoog finden. Der Hafen hat keine überregionale wirtschaftliche Bedeutung. Die Kosten sind nicht tragbar.**

**Das Instandhaltungsprogramm, die Vergabe und die Bauüberwachung sind in den landeseigenen Häfen verbesserungsfähig.**

#### **13.1 Soll der Hafen Friedrichskoog aufgegeben werden?**

Das Land muss sich endlich entscheiden, wie es vom hohen finanziellen Aufwand für den Friedrichskooger Hafen weg kommt. Es gibt nicht viele Möglichkeiten: Entweder wird der Hafen stillgelegt. Oder er wird erhalten. Dann sollen diejenigen die Aufwendungen tragen, die von dem Hafen Nutzen haben. Das sind z. B. die Fischer, die Gemeinde und die Werft. In dem Fall sollte auch die Trägerschaft für den Hafen wechseln.

Das Land wendet für Baggerungen der Hafenzufahrt und des Hafenbeckens sowie für das Sperrwerk jährlich 650.000 € auf. Die stark rückläufigen Hafeneinnahmen betragen 2007 nur 15.000 €.

Der Hafen Friedrichskoog ist mit seinen Restaurants, dem Fischmarkt und der jährlichen Kutterregatta allenfalls für den Fremdenverkehr wichtig. Eine überregionale wirtschaftliche Bedeutung besitzt der Hafen jedoch nicht. Es gibt weder Güterumschlag noch Personenverkehr. Genutzt wird der Hafen nur von der Schiffswerft und in geringem Umfang von Krabbenfischern. Diese landen jedoch immer weniger an.

Bereits 1998 hat die Prüfung des LRH „Landeseigene Häfen“<sup>1</sup> deutlich gemacht, dass der Hafenbetrieb unwirtschaftlich ist. Der Schleswig-Holsteinische Landtag forderte daraufhin 1999, Verhandlungen mit kommunalen Gebietskörperschaften bzw. Privaten aufzunehmen. Deren Ziel sollte sein:

- die Trägerschaft auf Dritte zu übertragen,
- den Aufwand einzelnen verbleibenden Nutzern zuzuordnen und
- ggf. auch die Betriebspflicht für die gewerbliche Schifffahrt aufzuheben.

Eine Entscheidung über die Zukunft des Hafens wurde bis heute nicht getroffen. Wasserbau- und wasserwirtschaftliche Untersuchungen hat die technische Hafenverwaltung zwar angestellt, jedoch mit unbefriedigenden

---

<sup>1</sup> Bemerkungen 1998 des LRH, Nr. 16.

Ergebnissen. Es wurde auch überlegt, die Fischer insgesamt nach Büsum zu verlegen.

Dem **Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr** (Wirtschaftsministerium) ist bewusst, dass aus Kostengründen ein dauerhafter Erhalt des Hafens nicht möglich ist. Es werde unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten über den Betrieb des Hafens entschieden. Dabei würden Erkenntnisse aus der aktualisierten wasserbaulichen Wirtschaftlichkeitsberechnung und der neuen Modelluntersuchung einfließen. Würde der Hafen geschlossen, verblieben beim Land Kosten nicht nur für die Verkehrssicherung, sondern auch, um den Hafen und das Hinterland zu entwässern. Gegebenenfalls sei ein Entwässerungsbauwerk erforderlich. Die Fischer ermittelten derzeit ihren Bedarf an Liegeplätzen und der sonstigen für sie notwendigen Infrastruktur. Erst danach sei bekannt, welche Investitionen eine Umsiedlung der Kutter in den Büsumer Hafen dort verursachen werde. Die Landesregierung wolle außerdem die Tourismusbranche als Hauptnutzer des Hafens auch als Kostenträger verstärkt einbeziehen.

Der **LRH** erwartet, dass das Wirtschaftsministerium nun endlich unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit über den Hafen entscheidet. Bleibt der Hafen in Betrieb oder bleiben auch nur die Hafenanlagen bestehen, sind Dritte zu den Kosten heranzuziehen. Ziel sollte sein, dass das Land nur die Kosten für seine Aufgaben nach dem Landeswassergesetz<sup>1</sup> trägt.

### 13.2 **Landesbetrieb Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz sollte seine Aufgabe als technische Hafenverwaltung besser wahrnehmen**

Das Land ist als Eigentümer der Häfen in Glückstadt, Friedrichskoog, Büsum, Husum, Friedrichstadt und Tönning verpflichtet, für die Sicherheit der Bauwerke in diesen Häfen zu sorgen. Zuständig für die technischen Fachaufgaben ist das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (Landwirtschaftsministerium). Technische Hafenverwaltung mit den Aufgaben Verwaltung, Betrieb, Instandhaltung und Bau der landeseigenen Häfen ist der Landesbetrieb Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN, hier Landesbetrieb genannt).

Das Land investierte 2004 bis 2007 für Instandhaltungen in den landeseigenen Häfen 16,4 Mio. €. Kleine und mittlere Baumaßnahmen plant der Landesbetrieb selbst, die größeren übernehmen Dritte. Die Bauleistungen vergibt er an Baufirmen. Kleinere Unterhaltungsarbeiten führt er in Eigenregie durch.

---

<sup>1</sup> Wassergesetz des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz - LWG) vom 11.02.2008, GVOBl. Schl.-H., S. 91, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 19.03.2010, GVOBl. Schl.-H. S. 365.

Der Landesbetrieb nahm seine Aufgabe als technische Hafenverwaltung z. T. unzulänglich wahr. Die folgenden Feststellungen zeigen das.

#### 13.2.1 **Landesbetrieb muss Inspektionen der Hafenanlagen gewährleisten**

Der Landesbetrieb bewertete umfassend den Zustand der konstruktiven Hafenanlagen, wie die Ufereinfassungen oder die baulichen Teile der Sperrwerke (große Prüfungen). Nicht nachweisen konnte er jedoch, dass die Hafenanlagen in kleinen Prüfungen und Kontrollen ordnungsgemäß inspiziert wurden. Arbeitspläne darüber konnte er nicht vorlegen. Darin ist zu regeln, wann und von wem Anlagen nach bestimmten Kriterien zu inspizieren sind. Bauwerksinspektionen sind für die konstruktiven Hafenanlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik erforderlich. Nur so können rechtzeitig Veränderungen in der Standsicherheit, der Funktionsfähigkeit und dem baulichen Zustand erkannt werden.

Der Landesbetrieb konnte für die Hafenanlagen auch nur wenige Bauwerksbücher vorlegen. Diese sind Grundlage für Bauwerksinspektionen. Sie enthalten technische Daten über das Bauwerk, durchgeführte Instandsetzungen, Gefährdungsbeurteilungen sowie Inspektionsanweisungen und Inspektionsergebnisse. Ein internes „Konzept für die Planmäßige Instandhaltung“ sieht Bauwerksbücher bereits seit 1996 vor. Der Landesbetrieb hatte sich vorgenommen, bis zum 31.12.2009 Bauwerksbücher zumindest mit den wichtigsten Daten anzulegen. Das hat er nicht geschafft.

Das **Landwirtschaftsministerium** hat mitgeteilt, die Bauwerksbücher für die Hafenanlagen würden vorerst nicht vervollständigt. Die erforderlichen Inspektionen aller Hafenanlagen könnten ebenfalls nicht erfolgen. Grund sei fehlendes Fachpersonal. Außerdem seien die konstruktiven Küstenschutzbauwerke vorrangig, da dort die Defizite größer seien. Für die maßgeblichen konstruktiven Hafenbauwerke erfülle jedoch der Landesbetrieb seine Aufgaben hinreichend. Gleichwohl würden das System und die Grundlagen für die Bauwerksinspektionen zielgerichtet ausgebaut.

#### 13.2.2 **Vergabevorschriften wurden nicht eingehalten**

- Es fehlten Ausschreibungen und Preisanfragen.  
Beispiel: Der Landesbetrieb vergab 2007 Baggerungen des Hafenspiels Friedrichskoog freihändig ohne Markterkundung oder Preisanfrage. Kosten: 10.300 €. Die Firma musste über geeignetes Gerät verfügen und kurzfristig zur Verfügung stehen. Laut Landesbetrieb verfügte nur die beauftragte Firma über geeignetes Gerät und nur sie konnte die Arbeiten kurzfristig übernehmen. Außerdem habe die Auftragssumme unter der damaligen Wertgrenze für freihändige Vergaben von 30.000 € gelegen. Das **Landwirtschaftsministerium** teilt hierzu mit: Bei einer

Preisfrage, ggf. mit Markterkundung, wären die Baggerungen nicht wirtschaftlicher geworden. Der **LRH** meint, dass nur eine Preisfrage eine Antwort auf die Frage der Wirtschaftlichkeit gegeben hätte.

- Vergabeverfahren waren fehlerhaft.

Beispiel: Für die Planung der Instandsetzungsarbeiten im Außenhafen Glückstadt gab es keinen fairen Wettbewerb, denn die Bewerber wurden ungleich behandelt. Der Landesbetrieb hat 2006 die Arbeiten freihändig für 57.800 € vergeben. Zuvor hat er 3 Ingenieurbüros aufgefordert, ein Angebot abzugeben. Leistungsumfang und anrechenbare Kosten für die Arbeiten hat er den Bewerbern nicht korrekt bzw. unvollständig angegeben. Grundsätzlich gibt der Auftraggeber beides konkret vor. Damit erhalten die Bewerber eine einheitliche Grundlage für ihr Angebot. Die Bewerber ermittelten beides selbst und boten die Grundleistungen unterschiedlich und differenziert an. Der Landesbetrieb bewertete die Angebote, die Wertung hatte jedoch Mängel:

- Der Leistungsumfang und damit die Vertragsbedingungen änderten sich während des Vergabeverfahrens durch die Vorschläge der Bewerber. Der Landesbetrieb hat ihnen keine Möglichkeit gegeben, in Nachverhandlungen ihr Angebot zu ändern.
- Die erforderlichen Grundleistungen sind zu werten. Dies gilt auch dann, wenn dem Bewerber die Grundlagen bekannt sind. Ansonsten hätte ein Bewerber ohne Vorkenntnisse keine Chance, ein günstiges Angebot anzubieten.
- Ein Honorarangebot unterschritt mit dem Nachlass von 50 % für 2 Leistungsphasen den Mindestsatz der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)<sup>1</sup>. Das Preisrecht der HOAI ist jedoch zwingend. Der Nachlass war somit unwirksam. Der Landesbetrieb ist mit dem Bewerber nicht in Nachverhandlungen darüber eingetreten. Dieser hätte sein Angebot rechtskonform ändern können.

Um fehlerhafte Vergabeverfahren künftig zu vermeiden, schlug der LRH vor, das Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen der Ingenieure und Landschaftsarchitekten in der Wasserwirtschaft<sup>2</sup> anzuwenden. Das **Landwirtschaftsministerium** hat dies im Juni 2009 veranlasst.

### 13.2.3 Landesbetrieb vertrat seine Interessen als Auftraggeber nicht

- Leistungen wurden bezahlt, obwohl sie noch nicht erbracht oder nachgewiesen waren.

<sup>1</sup> Verordnung über die Honorare der Architekten und der Ingenieure (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure - HOAI) vom 04.03.1991, BGBl. I S. 533, zuletzt geändert durch Art. I 5 des Gesetzes vom 10.11.2001 BGBl. I S. 2992.

<sup>2</sup> Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen der Ingenieure und Landschaftsarchitekten in der Wasserwirtschaft (HIV-Was) der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser, Dezember 2007.

Beispiel: Bei der Instandsetzung der Kaianlage im Hafen Büsum bezahlte der Landesbetrieb 57.000 € für die Lieferung von Spundwandstahl sowie die Lieferung und den Einbau von Beton. Dabei hatte die Baufirma zu diesem Zeitpunkt weder geliefert noch die Arbeiten erbracht. Eine Vorleistung ist weder allgemein üblich noch durch besondere Umstände gerechtfertigt. Der Landesbetrieb handelte rechtswidrig. Nach § 56 Abs. 1 LHO sind Leistungen vor Empfang der Gegenleistung unzulässig.

- Einheitspreise wurden nicht neu verhandelt.

Beispiel: Bei mehreren Baumaßnahmen überschritten die ausgeführten Mengen die ausgeschriebenen. Nach § 2 Nr. 3 Abs. 10 Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB/B)<sup>1</sup> sind bei Mengenüberschreitungen von mehr als 10 % Einheitspreise neu zu verhandeln. Sie sind meist niedriger als die mit dem ursprünglichen Angebot kalkulierten. Der Landesbetrieb verhandelte aber keine neuen Einheitspreise. Mit hoher Wahrscheinlichkeit haben die Baufirmen monetäre Vorteile erlangt. Das **Landwirtschaftsministerium** teilte mit, der Landesbetrieb prüfe bei jeder Mengenüberschreitung über 10 %, wie sie sich auf die Einheitspreise auswirke. Fehler gab es häufig bei der Dokumentation. Sie solle jetzt verbessert werden. Das Landwirtschaftsministerium geht davon aus, dass die Baufirmen keine monetären Vorteile erlangt haben.

#### 13.2.4 **Bauüberwachung muss verbessert werden**

Der Landesbetrieb hat die Baustellen nicht immer ausreichend überwacht. Er nahm Wiege- und Lieferscheine nicht an der Verwendungsstelle in Empfang, war bei Aufmaßen nicht zugegen oder überwachte Stundenlohnarbeiten nicht. Die Leistungsnachweise (Stundenlohnzettel, Wiege- und Lieferscheine) hat er so erst mit der Rechnung erhalten. Er führte keine Bautagebücher und dokumentierte auch ansonsten Ereignisse auf der Baustelle nicht ausreichend. Abstimmungen über Stundenlohnarbeiten waren selten dokumentiert. Bautagesberichte legten die Baufirmen nur bei wenigen der geprüften Baumaßnahmen vor.

Der Landesbetrieb sollte nicht allein auf eine ordnungsgemäße Ausführung der Baumaßnahme und Rechnungslegung durch den Unternehmer setzen. Er muss Wege finden, um eine VOB/B-konforme und effektive Bauüberwachung sicherzustellen. Dadurch können Kosten gespart werden.

---

<sup>1</sup> Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen; Teil B Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen.

Das **Landwirtschaftsministerium** hält das grundsätzliche Führen eines Bautagebuchs für unwirtschaftlich. Die Bauüberwachung werde angemessen wahrgenommen. Sie zu intensivieren, sei mit dem vorhandenen Personal nicht möglich. Stundenlohnarbeiten würden mit dem Auftragnehmer vorher abgestimmt. Dies sei in Baubesprechungsprotokollen vermerkt. Soweit in begründeten Einzelfällen auf ein gemeinsames Aufmaß verzichtet worden sei, wurde das nachgeholt. Bautagesberichte würden künftig angefordert. Mit der Bauüberwachung des Landesbetriebs seien keine Nachteile für das Land nachweislich entstanden.

Der **LRH** sieht die Möglichkeit, mit dem vorhandenen Personal die Qualität der Bauüberwachung zu verbessern, insbesondere durch eine hinreichende Dokumentation.