



Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO

an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages

Zuwendungen für das Deutsche Hafenmuseum Hamburg/MS Peking

(Kap. 0452 Titel 894 24)

Dieser Bericht enthält das vom Bundesrechnungshof abschließend im Sinne des § 96 Absatz 4 BHO festgestellte Prüfungsergebnis. Er ist auf der Internetseite des Bundesrechnungshofes veröffentlicht (www.bundesrechnungshof.de).

Gz.: II 4 - 0001378/Bericht

13. September 2024

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt.

Der Bund sollte die Förderung des Deutschen Hafenmuseums beenden

Der Bund hat im Jahr 2015 eine Vollfinanzierung der Baumaßnahmen für das Deutsche Hafenmuseum in Hamburg und der Restaurierung der Viermastbark Peking als Museums-schiff zugesagt. Im Bundeshaushalt sind seit dem Jahr 2020 für diese investive Kulturmaß-nahme 185,5 Mio. Euro vorgesehen. Die Kosten könnten auf fast eine halbe Milliarde Euro steigen. Zudem ist fraglich, ob die aktuelle Planung der Baumaßnahmen genehmigungsfä-hig ist.

Worum geht es?

Das Deutsche Hafenmuseum soll an zwei Standorten im Hamburger Hafen realisiert werden. Die Zuwendungsempfängerin hat hierfür den Bedarf noch nicht abschließend ermittelt und noch keine belastbare Planung und Kostenermittlung vorgelegt. Die Standorte befinden sich unmittelbar neben Betrieben, die Gefahrstoffe verwenden. Daher ist die Realisierung frag-lich. Nach aktueller Schätzung des Bundesrechnungshofes ist davon auszugehen, dass diese Kulturmaßnahme insgesamt fast 500 Mio. Euro und damit deutlich mehr als die bisher vom Bund in Aussicht gestellten Mittel kosten würde.

Was ist zu tun?

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dringend, angesichts der ungelösten Standortprobleme und der absehbaren Kostensteigerung das Zuwendungsverfahren zum Deutschen Hafenmu-seum einzustellen. Die bisher verausgabten Bundesmittel von 40 Mio. Euro wären nur zu ei-nem geringen Teil verloren, denn sie flossen zu mehr als 90 % in die Restaurierung der Vier-mastbark Peking. Das Schiff wäre unabhängig von den Baumaßnahmen nutzbar.

Was ist das Ziel?

Der Bund vermeidet auf diese Weise hohe finanzielle Risiken und begegnet wirksam der Ge-fahr von Förderruinen. Zudem wird ein Beitrag zur Haushaltskonsolidierung geleistet.

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	4
1	Ausgangslage	6
2	Geplanter Standort voraussichtlich nicht genehmigungsfähig	7
3	Veranschlagte Fördermittel nicht ausreichend	12
4	Vollfinanzierung ist zu hinterfragen	17
5	Empfehlungen des Bundesrechnungshofes	20

0 Zusammenfassung

Der Bund hat für das Projekt „Deutsches Hafenmuseum Hamburg/Museumsschiff (MS) Peking“ eine Förderung von 185,5 Mio. Euro in Aussicht gestellt. Er geht dabei von einer Vollfinanzierung durch den Bund aus. Erstmals wurden Mittel für das Projekt im Bundeshaushalt 2016 ausgewiesen. Die Bundesbeauftragte für Kultur und Medien (BKM) ist Bewilligungsbehörde. Die Bundesbauabteilung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen der Freien und Hansestadt Hamburg (Bundesbauverwaltung) begleitet die Baumaßnahme.

Der Bundesrechnungshof unterrichtet mit dem vorliegenden Bericht den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (Haushaltsausschuss) über Probleme, die sich beim Projekt – insbesondere bei den geplanten Baumaßnahmen – abzeichnen.

Zuwendungsempfängerin ist die Stiftung Historische Museen Hamburg (Stiftung). Sie plant, bis zum Jahr 2029 das bestehende Gebäude des Deutschen Hafenmuseums in Hamburg zu sanieren und auszubauen, einen Erweiterungsbau zu errichten und die Viermastbark Peking als Museumsschiff zu restaurieren. Die BKM hat zuletzt von der Stiftung verlangt, dass sie ihre „formlose Anfrage“ vom Oktober 2022 weitgehend überarbeitet. Die Stiftung ist dem bisher nicht nachgekommen. Die sogenannte formlose Anfrage stellt in einem Zuwendungsverfahren den ersten Schritt eines Zuwendungsempfängers dar; der Zuwendungsempfänger richtet diese Anfrage an mögliche Zuwendungsgeber.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsgesetzgeber angesichts der im Bericht aufgezeigten Unwägbarkeiten, seine Zusage, das Projekt voll zu finanzieren, zurückzunehmen. Die Stellungnahme der BKM ist in diesem Bericht berücksichtigt. Die BKM beteiligte die Stiftung bei ihrer Stellungnahme.

- 0.1 Das Deutsche Hafenmuseum soll auf Beschluss des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg an zwei Standorten im Hamburger Hafen realisiert werden. Die Standorte befinden sich im Bereich zweier sogenannter Störfallbetriebe, die Gefahrstoffe verwenden und auf die das Bundesimmissionsschutzgesetz Anwendung findet. Daher sind die Standorte wegen gesundheitlicher Gefahren für Besucher und Beschäftigte des Museums ungeeignet und damit voraussichtlich nicht genehmigungsfähig.

Die BKM hat eingeräumt, dass die Störfallproblematik noch nicht abschließend geklärt sei. Sie werde die Zuwendungsmittel nur bewilligen, wenn die rechtlichen Vorgaben erfüllt sind und eine Gefährdung von Personen ausgeschlossen ist.

Der Bundesrechnungshof bekräftigt seine Bewertung, dass die ungelöste Störfallproblematik ein hohes Risiko für die Umsetzung des Projekts und damit auch ein hohes finanzielles Risiko für den Bund als Zuwendungsgeber darstellt. (Nummer 2)

- 0.2 Die Stiftung hat seit dem Jahr 2016, dem Jahr der ersten Veranschlagung von Mitteln im Bundeshaushalt für das Projekt, weder den Bedarf abschließend ermittelt noch eine belastbare Planung und Kostenermittlung zu den Baumaßnahmen vorgelegt. Im

Jahr 2017 ermittelte die Bundesbauverwaltung auf Grundlage einer Raumbedarfs-skizze der Stiftung Baukosten von 202,0 Mio. Euro.

Der Bundesrechnungshof schätzt – ausgehend von der vorgenannten Raumbedarfs-skizze der Stiftung – die Baukosten bis zur geplanten Fertigstellung aktuell auf 429,1 Mio. Euro (Baukosten ohne Kosten für die Viermastbark Peking).

Die BKM hat darauf verwiesen, dass sie erst mit der vollständigen formlosen Anfrage prüfen könne, ob die mit der Zuwendung verfolgten Ziele noch erreichbar seien. Die bislang zugesagten Mittel des Bundes betrachte sie als Festbetrag. Die Stiftung habe der Kostenschätzung des Bundesrechnungshofes zwar widersprochen, jedoch eingeräumt, dass die Finanzierung der Baumaßnahme allein durch Bundesmittel nicht gesichert sei.

Der Bundesrechnungshof geht davon aus, dass der Bund bei einem Festhalten am Projekt gezwungen sein könnte, seine Zuwendungen deutlich zu erhöhen, damit keine Förderruine entsteht. Auch eine Festbetragsfinanzierung schließt dies nicht aus, wenn der Zuwendungsempfänger nicht in der Lage ist, Mehrausgaben aus eigener Kraft oder aus Drittmitteln zu finanzieren. (Nummer 3)

- 0.3 Die Freie und Hansestadt Hamburg verfolgt mit dem Bau des Deutschen Hafenmuseums auch Eigeninteressen, insbesondere eigene wirtschaftliche Ziele. Die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu § 44 Bundeshaushaltsordnung (VV-BHO) verbieten in solchen Fällen in der Regel eine Vollfinanzierung durch den Bund.

Die BKM hat erklärt, die Freie und Hansestadt Hamburg überlasse das Grundstück unentgeltlich und übernehme den Betrieb des Deutschen Hafenmuseums. Damit sei sie insbesondere mit Blick auf eine ansonsten erwartete Gewinnmarge für das Grundstück eine erhebliche finanzielle Verpflichtung eingegangen.

Der Bundesrechnungshof bekräftigt seine Feststellung, nach der eine Zuwendung zur Vollfinanzierung – wie in Aussicht gestellt – haushaltsrechtliche Probleme aufwirft. Bei der Vollfinanzierung trägt der Zuwendungsgeber sämtliche zuwendungsfähigen Ausgaben. Für das Grundstück sind keine Ausgaben zu erwarten. (Nummer 4)

- 0.4 Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss dringend das vor neun Jahren initiierte Zuwendungsverfahren zum Deutschen Hafenmuseum angesichts der ungelösten Standortprobleme und der absehbaren großen Kostensteigerung einzustellen. Verlässliche Planungsvoraussetzungen und -festlegungen liegen bis heute nicht vor. Baurechtliche Probleme sind nicht gelöst. Somit sind unabdingbare Voraussetzungen einer ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Bauplanung nicht erfüllt. Der Bund vermeidet auf diese Weise hohe finanzielle Risiken und begegnet wirksam der Gefahr von Förderruinen. Zudem wird ein Beitrag zur Haushaltskonsolidierung geleistet. (Nummer 5)

1 Ausgangslage

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (Haushaltsausschuss) beschloss in seiner Bereinigungssitzung im November 2015, die Sanierung und den Ausbau des bestehenden Hafenmuseums in Hamburg, einen Erweiterungsbau und die Restaurierung der Viermastbark Peking als Leitobjekt des Museums mit bis zu 120,0 Mio. Euro zu fördern. Die Zuwendung sollte zur Vollfinanzierung des Vorhabens durch den Bund dienen.

Die Zuwendung für das Deutsche Hafenmuseum wurde erstmals im Bundeshaushalt des Jahres 2016 unter dem neu ausgebrachten Titel 894 24 „Zuschüsse für investive Kulturmaßnahmen bei Einrichtungen im Inland“ veranschlagt.¹ In der Bereinigungssitzung im November 2019 erhöhte der Haushaltsausschuss die Fördermittel um bis zu 65,5 Mio. Euro.

Der Bundeshaushalt des Jahres 2024 weist für das „Deutsche Hafenmuseum Hamburg/MS Peking“ 185,5 Mio. Euro Gesamtausgaben des Bundes aus. Davon wurden 39,9 Mio. Euro bis Ende 2022 zu mehr als 90 % für die Restaurierung der Viermastbark Peking verausgabt.

Bewilligungsbehörde ist die BKM. Zuwendungsempfängerin ist die Stiftung, die mehrere Hamburger Museen betreibt. Die Stiftung untersteht der Aufsicht der Behörde für Kultur und Medien der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Bundesbauverwaltung begleitet die Baumaßnahme.

Im Mai 2019 beschloss die Freie und Hansestadt Hamburg zum Deutschen Hafenmuseum die sogenannte „Zwei-Standorte-Lösung“.

Am 27. Oktober 2022 reichte die Stiftung eine sogenannte „formlose Anfrage“ bei der BKM ein. Auf Grundlage einer formlosen Anfrage soll die Bewilligungsbehörde die Förderungswürdigkeit und die Finanzierungsmöglichkeiten klären. Mit der formlosen Anfrage soll der Antragsteller die bedarfsauslösenden Gründe darlegen, eine Variantenuntersuchung zur Bedarfsdeckung vorlegen sowie das Ziel, den Standort, den Inhalt und den Umfang der geplanten Baumaßnahme beschreiben und zudem eine grobe Kostenermittlung einreichen und die mögliche Finanzierung unter Angabe von Eigenmitteln vorstellen.

Bei der formlosen Anfrage der Stiftung fehlten ein Nutzungskonzept, ein Raumprogramm und Angaben zum Flächenbedarf sowie zu den Ausbaustandards. Auch mögliche Standortrisiken waren nicht benannt. Die BKM bat die Stiftung am 14. November 2022 um Überarbeitung. Eine nachgebesserte formlose Anfrage legte die Stiftung bisher nicht vor (Stand 26. August 2024).

Die Stiftung lässt seit Ende des Jahres 2016 die Viermastbark Peking, einen historischen Stahlsegler, restaurieren. Die BKM bewilligte für diesen Teil der Kulturmaßnahme in

¹ Zunächst veranschlagt in einem Sammeltitlel. Ab dem Bundeshaushalt 2020 in den Erläuterungen zum Titlel unter Nummer 3 „Deutsches Hafenmuseum Hamburg/MS Peking“ einzeln ausgewiesen.

mehreren Bescheiden bis Mitte 2023 insgesamt 37,3 Mio. Euro. Diese Maßnahme ist weitgehend abgeschlossen.

2 Geplanter Standort voraussichtlich nicht genehmigungsfähig

Rechtlicher Rahmen

Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die Verordnung zum BImSchG schützen die Bevölkerung vor dem Austritt gefährlicher Stoffe bei Industrieunfällen. Betriebe, in denen gefährliche Stoffe oberhalb einer bestimmten Mengenschwelle vorhanden sind, werden als Störfallbetriebe bezeichnet. Neu geplante Wohngebiete, öffentlich genutzte Gebiete und Freizeitgebiete haben von Störfallbetrieben einen „angemessenen Sicherheitsabstand“ einzuhalten.²

Der angemessene Sicherheitsabstand wird durch ein einzelfallbezogenes Gutachten ermittelt, das den Vorgaben des Leitfadens der Kommission für Anlagensicherheit (Leitfaden KAS 18) entsprechen muss.³ Ein behördlicher Wertungsspielraum bei der Bestimmung des angemessenen Sicherheitsabstandes besteht nicht. Der Begriff der Angemessenheit erlaubt keine Abwägung sozialer, ökologischer oder wirtschaftlicher Belange im Gutachten.⁴

Sachverhalt

Die BKM stimmte der vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg im Mai 2019 beschlossenen „Zwei-Standorte-Lösung“ für das Deutsche Hafenmuseum unter dem Vorbehalt des Vorliegens planungsrechtlicher Grundlagen sowie der finanziellen Auskömmlichkeit zu.

Als Standort des Erweiterungsbaus legte der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg im Jahr 2019 den „Kleinen Grasbrook“, eine Halbinsel im Hamburger Hafen, fest. Das bestehende Hafenmuseum, der sogenannte Schuppen 50A, liegt fußläufig 2 km entfernt. Die BKM nahm diese Standortentscheidung zur Kenntnis.

² § 50 BImSchG in Verbindung mit § 3 Abs. 5c BImSchG.

³ Kommission für Anlagensicherheit beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, Leitfaden KAS 18 – Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG, 2. Überarbeitete Fassung, November 2010.

⁴ Arbeitshilfe der Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz vom 18. April 2018, „Berücksichtigung des neuen nationalen Störfallrechts zur Umsetzung des Artikels 13 Seveso III Richtlinie im baurechtlichen Genehmigungsverfahren in der Umgebung von Störfallbetrieben“, Ziffer 3.2.1.2., basierend auf dem Urteil des BVerwG vom 20. Dezember 2012, 4 C 11/11.

Die Stiftung stellte im Jahr 2019 einen Antrag auf Vorbescheid bei der zuständigen Baugenehmigungsbehörde zum Ausbau des Schuppens 50A.

Die Stiftung hat den Schuppen 50A als Hafenmuseum bislang saisonal zwischen März und Oktober geöffnet. Die Baugenehmigungsbehörde erlaubte diese Nutzung und verwies dabei auf frühere Genehmigungen. Die beantragte Einrichtung eines ganzjährigen Museumsbetriebs, den Einbau von Foyers und einer Gastronomie, größere Umbauten und die Erweiterung der Freiflächen sowie alle Nutzungsänderungen gestattete die Baugenehmigungsbehörde hingegen nicht. Genehmigungsfähig seien nur Instandsetzungsarbeiten und Änderungen der Museumsaußenflächen.

Ungeachtet dessen hielten die Stiftung und die Freie und Hansestadt Hamburg an den gewählten Standorten fest.

Im Bereich des Kleinen Grasbrooks befinden sich der Störfallbetrieb I und der Störfallbetrieb II. Die Freie und Hansestadt Hamburg ließ das Gefährdungspotenzial beider Störfallbetriebe bestimmen und daraus jeweils den angemessenen Abstand im Sinne des § 50 BImSchG unter Anwendung des Leitfadens KAS 18 zu schutzbedürftigen Nutzungen ermitteln. Für beide Störfallbetriebe wurden bei dieser Untersuchung der Referenzstoff Chlorgas für Gase und der Referenzstoff Acrolein für Flüssigkeiten zu Grunde gelegt. Chlorgas und Acrolein sind für Menschen bei Freisetzung innerhalb kurzer Zeit stark gesundheitsschädlich. Das Ergebnis beider Untersuchungen hat die Freie und Hansestadt Hamburg im Januar 2016 veröffentlicht.⁵

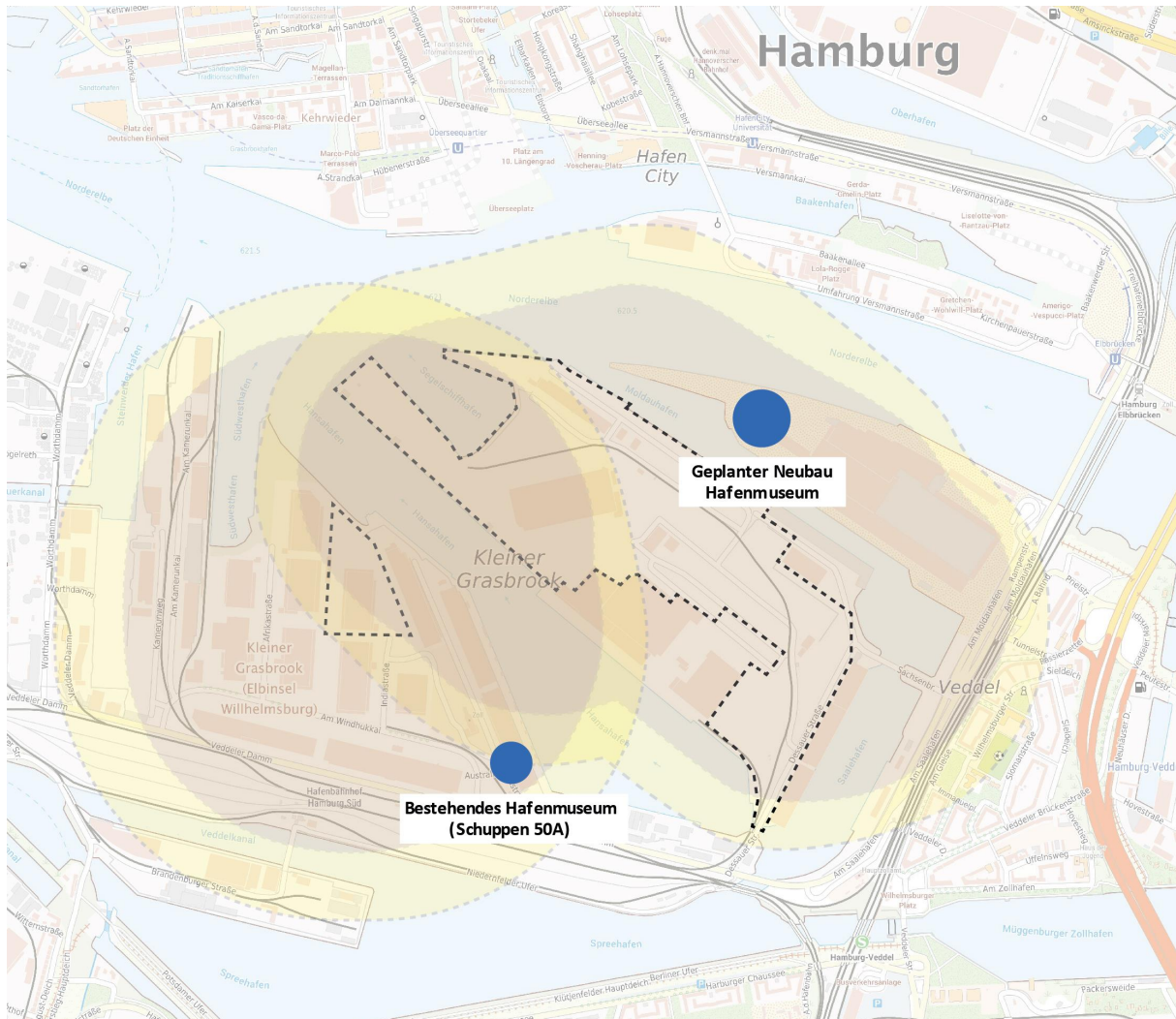
In Anbetracht des hierin ermittelten Abstands hält der Schuppen 50A den angemessenen Sicherheitsabstand zum Störfallbetrieb I nicht ein. Der geplante Erweiterungsbau hält den angemessenen Sicherheitsabstand zum Störfallbetrieb II nicht ein (Abbildung 1).

⁵ Siehe Transparenzportal Hamburg unter <https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/gutachten-zur-ermittlung-eines-angemessenen-abstandes-im-sinne-des-50-bundesimmissionsschutzges> und <https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/gutachten-zur-ermittlung-eines-angemessenen-abstandes-im-sinne-des-50-bundesimmissionsschutzges1>.

Abbildung 1

Risikante Standorte des Deutschen Hafenmuseums

Geplante Museumsstandorte halten den Sicherheitsabstand zu Störfallbetrieben nicht ein. Eine Gefährdung geht von den Stoffen Acrolein (gelber Umkreis) und Chlorgas (brauner Umkreis) aus.



Quellen: Kartendarstellung: © BKG (2024), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlusOpen_PG_05.03.2024.pdf.

Grafik: Bundesrechnungshof auf Basis der im Januar 2016 veröffentlichten Gutachten. Betriebsgelände Störfallbetriebe I (links) und II (rechts) gestrichelt; geplanter Neubau (Erweiterungsbau) und bestehendes Hafenmuseum (Schuppen 50A) mit blauem Punkt markiert.

Das im Schuppen 50A betriebene Deutsche Hafenmuseum besuchen derzeit 32 000 Personen im Jahr.

Die Stiftung erwartet für die beiden Standorte des Deutschen Hafenmuseums nach der Fertigstellung jährlich 320 000 Besucher, in Spitzenjahren bis zu 450 000. An Spitzentagen rechnen sie mit bis zu 4 000 Menschen an den Museumsstandorten.

Würdigung

Der geplante Ausbau des Schuppens 50A und der Erweiterungsbau sind wegen der Nähe zu den Störfallbetrieben derzeit nicht genehmigungsfähig.

Die Stiftung selbst erwartet eine Verzehnfachung der Gesamtbesucherzahl des Deutschen Hafenmuseums. Dies wird auch zu einem deutlichen Anstieg der Besucherzahlen von Schuppen 50A führen. Zu berücksichtigen ist, dass die Besucher zum großen Teil ortsunkundig und zum Teil Kinder, Senioren oder mobilitätseingeschränkt sind. Bei einem Störfall muss auf sie besonders Rücksicht genommen werden. Die Stiftung muss bei ihrer weiteren Planung beachten, dass die Baugenehmigungsbehörde bereits angekündigt hat, sie könne einen ganzjährigen Betrieb und bauliche Änderungen nicht gestatten. Jegliche Nutzungsänderung – und dazu zählt der geplante ganzjährige Betrieb ebenso wie gesteigerte Besucherzahlen – und jegliche bauliche Änderung des Schuppens 50A bergen damit das Risiko, dass der Bestandschutz für den Museumsbetrieb im Schuppen 50A verwirkt ist. Die Stiftung müsste bei einem Festhalten am Standort und unter ihren bisherigen Annahmen eine neue Baugenehmigung für die Sanierung und den geplanten Ausbau von Schuppen 50A beantragen. Es ist davon auszugehen, dass für eine genehmigungsfähige Planung besondere bauliche und organisatorische Maßnahmen erforderlich werden. Das wäre mit enormen Kostensteigerungen verbunden, sodass das Projekt insgesamt unwirtschaftlich werden könnte.

Die BKM hätte dem Standortkonzept deutlich widersprechen müssen, denn ihr war die Störfallproblematik spätestens seit der Standortentscheidung des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg im Jahr 2019 bekannt. Ihr Einspruch hätte den Planungsprozess verkürzen können. So aber dauert er fast ein Jahrzehnt seit dem Beschluss des Haushaltsgesetzgebers an, ohne dass eine belastbare Bauplanung vorliegt.

Sollte die Stiftung am bisherigen Konzept festhalten, muss die BKM die weitere Förderung versagen. Der Bund darf Baumaßnahmen, in deren Umfeld die Schutzziele des BImSchG nicht eingehalten werden können, nicht finanzieren.

Stellungnahme der BKM

Die BKM hat zunächst mitgeteilt, sie teile die Bedenken des Bundesrechnungshofes. Bisher habe die Stiftung die Störfallproblematik nicht abschließend geklärt.

Die BKM werde die Mittel für die Sanierung des Schuppens 50A nur unter der Voraussetzung bewilligen, dass keine Gefährdung von Personen gegeben sei. Die Sicherheit von Publikum und Beschäftigten sei auch aus Sicht der BKM unabdingbare Bewilligungsvoraussetzung.

Die BKM habe wiederholt die Stiftung darauf angesprochen, ob sich das Deutsche Hafenmuseum auch ohne den Schuppen 50A realisieren ließe. Die Stiftung habe allerdings nur auf den Beschluss des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg vom Mai 2019 verwiesen, an den die Stiftung gebunden sei.

Zudem sei im Juni 2023 die Störfallproblematik erneut untersucht worden. Wie die Stiftung der BKM mitgeteilt habe, bestünden keine Bedenken gegen die „fortgesetzte Nutzung des Untersuchungsraums durch den Störfallbetrieb [I] gleichzeitig mit den Anlagen des Hafenmuseums rund um Schuppen 50“. Die BKM hat hierzu ergänzt, dass „nach Erfüllung einiger Schutzmaßnahmen“ der geplante Ausbau des Schuppens 50A trotz des Störfallbetriebs I möglich sei. Die erforderlichen Schutzmaßnahmen würden „im Wesentlichen organisatorische Maßnahmen zur Fluchtwegeführung bei Invakuierung⁶ sowie die weitere Abdichtung der Schuppengebäude“ betreffen. Die Stiftung ergänze ihr „umfangreiches Sicherheitskonzept“ auf dieser Basis.

Die BKM hat zuletzt mitgeteilt, sie könne und dürfe nunmehr davon ausgehen, dass – wenn auch unter Vorbehalt – die immissionsschutzrechtliche Genehmigungsfähigkeit gegebenenfalls bestätigt werde. Dies hätten ihr die Behörde für Kultur und Medien der Freien und Hansestadt Hamburg und die Stiftung Mitte August 2024 in Aussicht gestellt. Für den Schuppen 50A seien aber ergänzend bestimmte Sicherheitsmaßnahmen umzusetzen.

Zum ebenfalls gefährdeten Standort des Erweiterungsbaus hat die BKM aktuell geäußert, auf dem Gelände des Störfallbetriebs II werde derzeit eine Verlagerung vorgenommen; diese werde Ende 2024 in Betrieb gehen. Auch das habe die Stiftung ihr Mitte August 2024 mitgeteilt. Näheres teilte die BKM nicht mit.

Abschließende Würdigung

Der Bundesrechnungshof bekräftigt seine Kritik. Öffentlich finanzierte Baumaßnahmen müssen sämtlichen baurechtlichen Vorschriften entsprechen und sicher, also ohne Gefahr für die menschliche Gesundheit, zu nutzen sein. Die Gefahrensituation ist derzeit weder für den Schuppen 50A noch für den Erweiterungsbau ausgeräumt. Ob durch die von der BKM angeführte Verlagerung eine Gefährdung für den Erweiterungsbau vollständig und auf Dauer beseitigt ist, bleibt offen. Hierbei ist insbesondere zu beachten, dass der Betrieb weiter vor Ort mit den Stoffen arbeiten wird und nur das Lager verlegt wird.

Was den Schuppen 50A anbelangt, ist für das Deutsche Hafenmuseum bei der Planung von der aktuellen Gefahrensituation und von künftig deutlich höheren Besucherzahlen – auch für das dann ausgebaut, sanierte Gebäude – auszugehen.

Zuwendungsempfänger haben wie der Bund den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Selbst wenn man eine Genehmigungsfähigkeit unterstellte, steht auch

⁶ Es gibt keine eingeführte Definition des Begriffs „Invakuierung“. Diverse Quellen – wie Berater für Sicherheitsdienstleistungen oder Rettungswegkonzepte – beschreiben „Invakuierung“ beispielsweise als eine Sonderform des In-Sicherheit-Verbringens von Veranstaltungsbesuchern. Anders als bei der standardisierten Räumung herrsche eine Bedrohung durch Gefahrenquellen wie Wetter, Angreifer oder einen nicht zuzuordnenden Gegenstand. Gemeint sei das Leiten von Menschen von einem Außenbereich innerhalb sehr kurzer Zeit in einen besonderen Schutzraum.

daher aus Sicht des Bundesrechnungshofes die Realisierung des Projektes in angemessenem finanziellen Rahmen in Frage. Der Bundesrechnungshof bezweifelt, dass die baulich notwendigen Sicherheitsmaßnahmen am Schuppen 50A wirtschaftlich umsetzbar sind. Ebenso bezweifelt er, ob ein Sicherheitskonzept, das die BKM schon jetzt als umfangreich beschreibt und das noch zu ergänzen sei, in der Praxis erfolgreich ist. Nicht zuletzt deuten Umschreibungen wie „Invakuierung“ oder „Abdichtung der Schuppengebäude“ auf einen erheblichen baulichen, organisatorischen und finanziellen Mehraufwand hin. Dieser Mehraufwand ließe sich bei einer Realisierung an einem anderen Standort und in einer Umgebung ohne Gefahrenpotenzial vermeiden.

3 Veranschlagte Fördermittel nicht ausreichend

Rechtlicher Rahmen

Nach VV-BHO Nummer 1 zu § 7 BHO sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit bei allen Maßnahmen, die die Einnahmen und Ausgaben des Haushalts unmittelbar oder mittelbar beeinflussen, zu beachten. Dies gilt auch für Zuwendungsbaumaßnahmen. Jede Einzelmaßnahme ist daraufhin zu untersuchen, ob das mit ihr beabsichtigte Ziel voraussichtlich erreicht werden kann.

Baupreissteigerungen⁷ verteuern Baumaßnahmen im Zeitablauf. Daher sind das Zuwendungsverfahren und die Planung zügig durchzuführen.

Sachverhalt

Der Haushaltsausschuss legte am 12. November 2015 zunächst eine Förderobergrenze von 120,0 Mio. Euro fest. Am 14. November 2019 erhöhte er diese auf 185,5 Mio. Euro. Mit der Zuwendung sollten sowohl der Ausbau des Schuppens 50A als auch der Erweiterungsbau und die Restaurierung der Viermastbark Peking voll finanziert werden.

Die Stiftung stellte im November 2016 eine Raumbedarfsskizze zu den gewünschten Nutzflächen des Deutschen Hafenmuseums vor. Dabei ging sie von 15 300 m² Nutzfläche und einer Fertigstellung im Jahr 2029 aus.

Die Bundesbauverwaltung fertigte im Januar 2017 einen sogenannten Kostenüberschlag auf Grundlage der vorgenannten Raumbedarfsskizze der Stiftung. Sie ergänzte die Technik-,

⁷ Baupreissteigerungen werden über Baupreisindizes erfasst. Sie spiegeln die Entwicklung der Preise für den Neubau und die Instandhaltung von Bauwerken am Markt wider. Hierfür beobachtet das für die Ermittlung von Baupreisindizes zuständige Statistische Bundesamt (DeSTATIS) die Preise der Bauleistungen, die für die Errichtung von Bauwerken notwendig sind.

Verkehrs- und Außenflächen und ermittelte unter Berücksichtigung einer Risikoreserve 202,0 Mio. Euro Gesamtbaukosten. In einer Rückrechnung stellte sie fest, dass sich mit den damals bewilligten 120,0 Mio. Euro Zuwendungsmitteln eine Nutzfläche von 6 560 m² realisieren ließe. Die Bundesbauverwaltung merkte zudem an, dass sie in ihrem Kostenüberschlag nicht sämtliche Ausgaben berücksichtigt habe, wie beispielsweise die Ausgaben für den endgültigen Liegeplatz der Viermastbark Peking, für Pfahlgründungen und besondere Ausbildungen der Bodenplatte für den Erweiterungsbau sowie die Kosten für die Instandsetzung des Schuppens 50A.

Der Bundesrechnungshof hat die Kosten für das Deutsche Hafenmuseum auf Grundlage der vorgenannten Raumbedarfsskizze der Stiftung aktualisiert und dabei auch die von der Bundesbauverwaltung unberücksichtigten erwartbaren Ausgaben in Ansatz gebracht. Er hat darüber hinaus zusätzliche Kosten wegen erhöhter Anforderungen des Gebäudeenergiegesetzes berücksichtigt.

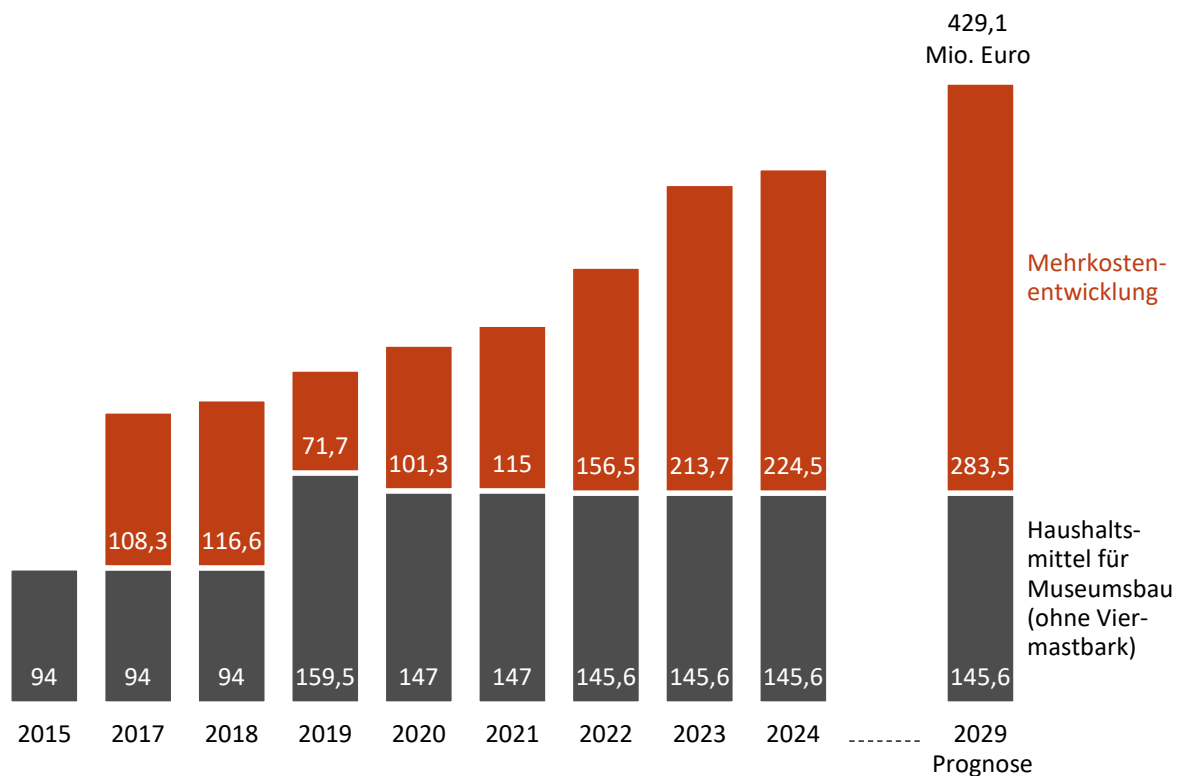
Nach der Aufstellung des Statistischen Bundesamtes stiegen die Baupreise für Nichtwohngebäude von November 2015 bis April 2024 je nach Gebäudetyp um mindestens 66 %. Dabei ist zu beachten, dass dem moderaten Anstieg der letzten Jahre seit dem Jahr 2021 ein starker Anstieg gefolgt ist. In den Jahren 2021 und 2022 stiegen die Baukosten jährlich um über 15 %.⁸ In Abbildung 2 ist die Gesamtkostenentwicklung im bisherigen Zeitverlauf unter Berücksichtigung der Bauindizes aufgeführt. Hier ist zu berücksichtigen, dass die Stiftung bisher noch kein verbindliches Raumprogramm vorgelegt hat und dass zum Herstellen einer Genehmigungsfähigkeit zusätzlich aufwendige Sicherheitsmaßnahmen am Schuppen 50A notwendig werden.

⁸ Statistisches Bundesamt DeSTATIS, Fachserie 17, Stand: 10. April 2024.

Abbildung 2

Voraussichtlich erhebliche Mehrkosten beim Ausbau und der Erweiterung des Deutschen Hafenmuseums

Die zugesagten Bundesmittel für das Deutsche Hafenmuseum (ohne Sanierung der Viermastbark Peking) sind nicht ausreichend. Der rot dargestellte Kostenanteil ist nicht gedeckt.



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quellen: Kostenüberschlag der Bundesbauverwaltung vom Januar 2017, Berücksichtigung der Mehrkosten für zusätzlich notwendige Baumaßnahmen, Hoch- und Weiterrechnung mit Baukostenindizes für Nichtwohngebäude (Bürogebäude), ermittelt durch DeSTATIS bis 2024. Schätzung Bundesrechnungshof bis zur voraussichtlichen Fertigstellung im Jahr 2029.

Wie in der Grafik dargestellt, ergibt sich aus dem Beschluss des Haushaltsausschusses vom November 2015, dass von dem zunächst in Aussicht gestellten Gesamtansatz von 120,0 Mio. Euro für die Baumaßnahmen des Deutschen Hafenmuseums 94 Mio. Euro „verplanbar“ waren; 26 Mio. Euro waren seinerzeit bereits für die Restaurierung der Viermastbark Peking verausgabt oder gebunden.

Als der Haushaltsausschuss im Jahr 2019 die Zuwendung auf 185,5 Mio. Euro erhöhte, waren 159,5 Mio. Euro für den Bau des Deutschen Hafenmuseums „verplanbar“ – der Bundesrechnungshof ermittelte die voraussichtlichen Kosten für die Baumaßnahmen hier bereits mit 231,2 Mio. Euro.

Der Bundesrechnungshof hat – ausgehend von der vorgenannten Raumbedarfsskizze der Stiftung – die Kosten des Deutschen Hafenmuseums im Sommer 2024 auf mindestens 370 Mio. Euro geschätzt. Vorausgesetzt, die Baukostenentwicklung in Deutschland

normalisiert sich bis zur geplanten Fertigstellung im Jahr 2029 wieder auf moderate 3 % jährlich, werden die Baukosten voraussichtlich 429,1 Mio. Euro betragen.

Mit den bereits jetzt verausgabten Mitteln von 39,9 Mio. Euro, die zu mehr als 90 % für die Viermastbark Peking ausgegeben wurden, liegen die Gesamtkosten damit bei geschätzten 469,0 Mio. Euro. Damit wären die Gesamtausgaben für diese Kulturmaßnahme mit den Schätzkosten für das geplante Museum für die Kunst des 20. Jahrhunderts in Berlin vergleichbar.⁹

Würdigung

Auch die im November 2019 auf 185,5 Mio. Euro erhöhte Zuwendung für die Baumaßnahmen und für die Viermastbark Peking deckt die voraussichtlichen Gesamtkosten nicht annähernd ab. Die veranschlagten Fördermittel werden nicht ausreichen, um diese Kulturmaßnahme in Gänze durchzuführen.

Bauleistungen haben sich in den letzten Jahren stark verteuert. Um das Projekt im bisher veranschlagten Kostenrahmen realisieren zu können, müsste die Stiftung die von ihr geplante Nutzfläche mehr als halbieren.

Der Bundesrechnungshof hält das mit der Zuwendung verfolgte Ziel vor diesem Hintergrund für nicht mehr erreichbar. Bezüglich einer flächenmäßig stark verkleinerten Maßnahme, stünde aus Sicht des Bundesrechnungshofes das erhebliche Bundesinteresse an dieser Kulturmaßnahme in Frage.

Der Bundesrechnungshof merkt an, dass die bisherigen Verzögerungen ausschließlich im Verantwortungsbereich der Stiftung liegen. Der Bund hat seine Kostenzusage bereits im Jahr 2019 von 120,0 Mio. Euro um mehr als 50 % auf 185,5 Mio. Euro erhöht. Weitere Zuwendungserhöhungen sieht der Bundesrechnungshof aufgrund des bisherigen Verfahrens, der beschriebenen Widrigkeiten und der angespannten Haushaltslage kritisch.

Stellungnahme der BKM

Die BKM hat zunächst darauf verwiesen, dass sie bei allen Besprechungen auf eine zeitnahe Planung zur Vermeidung weiterer Kostensteigerungen hingewiesen habe. Auch sei die formlose Anfrage der Stiftung nicht hinreichend prüffähig gewesen. Die BKM habe von der Stiftung umfangreiche Nachbesserungen insbesondere bei fehlenden Angaben zu Standort, Museumskonzept, Zeitplan und Kostenermittlung gefordert.

⁹ HHA-Drucksache 20-6026 v. 15. März 2024, Neunter Bericht der BKM zum aktuellen Stand der Baumaßnahme „Neue Nationalgalerie - Museum für die Kunst des 20. Jahrhunderts“.

Erst auf Grundlage einer nachgebesserten formlosen Anfrage könne die BKM prüfen, ob die mit der Zuwendung verfolgten Ziele noch erreichbar, das erhebliche Bundesinteresse gegeben und die Maßnahme auskömmlich finanziert seien. Eine Bewilligung seitens der BKM werde nur bei Vorliegen sämtlicher Zuwendungsvoraussetzungen einschließlich einer gesicherten Finanzierung erfolgen.

Die BKM hat betont, die vom Haushaltsgesetzgeber veranschlagten Mittel stellten einen Höchstbetrag dar. Sie halte es für die Aufgabe der Freien und Hansestadt Hamburg, die Gesamtfinanzierung sicherzustellen.

Die BKM hat am 26. August 2024 ergänzend mitgeteilt, ihr gegenüber hätten die Behörde für Kultur und Medien der Freien und Hansestadt Hamburg und die Stiftung der Kostenschätzung des Bundesrechnungshofes widersprochen. Die Behörde für Kultur und Medien der Freien und Hansestadt Hamburg habe jedoch auch erkannt, dass die Finanzierung der Baumaßnahme allein durch Bundesmittel nicht gesichert sei. Deshalb prüfe sie, wie zusätzliche Mittel aufgebracht werden könnten. Man habe dort grob die Kosten für drei Varianten zum Deutschen Hafenmuseum ermittelt. Sie lägen unter dem vom Bundesrechnungshof ermittelten Betrag. Näheres gab die BKM nicht bekannt.

Abschließende Würdigung

Der Bundesrechnungshof hält seine Kostenermittlung aufrecht. Er merkt an, dass er sich zu möglichen internen Planentwürfen der Stiftung nicht äußert. Bisher liegt nur die überschlägige Kostenermittlung der beteiligten Bundesbauverwaltung von Januar 2017 auf Basis der Raumbedarfsskizze der Stiftung vom November 2016 vor.

Der Bundesrechnungshof bleibt auch bei seiner Auffassung, dass die Finanzierung des Deutschen Hafenmuseums von Anfang an problematisch war. Auch eine Festbetragsfinanzierung schließt dies nicht aus, wenn der Zuwendungsempfänger nicht in der Lage ist, Mehrausgaben aus eigener Kraft oder aus Drittmitteln zu finanzieren. Die Gesamtfinanzierung ist mangels verlässlicher Zusagen des Zuwendungsempfängers also weiterhin nicht gesichert.

Damit keine Förderruine entsteht, muss der Bund – ausgehend von den bereits bewilligten Kosten für die Restaurierung der Viermastbark Peking unter Berücksichtigung der Grobplanung zu den Nutzflächen des Deutschen Hafenmuseums aus dem Jahr 2016 und den für die Maßnahme insgesamt veranschlagten 185,5 Mio. Euro – nun mit fast 500 Mio. Euro Gesamtkosten rechnen. Diesen Gesamtkosten sollte aus Sicht des Bundesrechnungshofes in Anbetracht der ursprünglich eingeplanten Mittel, der bisherigen schwierigen Entwicklung des Projektes, der erheblichen Widrigkeiten und der angespannten Haushaltslage bei der weiteren Beurteilung des Projektes durch die BKM und ggf. den Haushaltsgesetzgeber besonderes Gewicht zugemessen werden.

Bemerkenswert ist, dass die Stiftung nach über acht Jahren Verfahrenszeit noch immer versucht, sich in Varianten dem Bauvorhaben zu nähern. Dies bestätigt die Einordnung des

Bundesrechnungshofes, dass es der BKM nicht gelungen ist, zügig die zuwendungsrechtlichen Voraussetzungen für das Deutsche Hafenmuseum zu schaffen. Hierzu bedarf es kurzfristig eines im Sinne des Bau- und Zuwendungsrechts genehmigungsfähigen Konzepts mit belastbaren Angaben zum Bauprogramm, zu Kosten und Terminen und zur geplanten Finanzierung. Die BKM hat die Stiftung aber nicht ausreichend zur zeitnahen Vorlage einer belastbaren Planung aufgefordert und ihr die Konsequenzen der Verzögerung nicht ausreichend deutlich klargemacht.

Mit den bisher vorgesehenen Haushaltsmitteln ist das Deutsche Hafenmuseum mit einer Nutzfläche von 15 300 m² – wie von der Stiftung geplant (Raumbedarfsskizze vom November 2016) – nicht zu realisieren. Die BKM geht zwar davon aus, dass die Freie und Hansestadt Hamburg die Mehrkosten übernimmt. Der Bundesrechnungshof merkt hierzu in aller Deutlichkeit an, dass die Freie und Hansestadt Hamburg im bisherigen Verlauf der Baumaßnahme keine Bereitschaft gezeigt hat, sich an den Kosten zu beteiligen. Auch andere Mittel stehen bislang nicht in Aussicht. Hierbei ist zudem zu berücksichtigen, dass die Dimension der erforderlichen zusätzlichen Mittel enorm ist.

4 Vollfinanzierung ist zu hinterfragen

Rechtlicher Rahmen

Nach VV-BHO Nummer 2.4 f. zu § 44 BHO darf eine Zuwendung ausnahmsweise zur Vollfinanzierung bewilligt werden, wenn die Erfüllung des Zwecks in dem notwendigen Umfang nur bei Übernahme sämtlicher zuwendungsfähiger Ausgaben durch den Bund möglich ist. Eine Vollfinanzierung kommt in der Regel nicht in Betracht, wenn der Zuwendungsempfänger an der Erfüllung des Zuwendungszwecks insbesondere ein wirtschaftliches Interesse hat. Die Zuwendung ist bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag zu begrenzen. Liegt der zu fördernde Zweck auch im Interesse von Dritten, sollen diese sich angemessen an den zuwendungsfähigen Ausgaben beteiligen.

Sachverhalt

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt, auf dem Grasbrook einen neuen Stadtteil zu entwickeln. Die Planung sieht Wohnungen für 6 000 Menschen und Gewerbeflächen für 16 000 Arbeitsplätze vor. Das Deutsche Hafenmuseum soll als „kultureller Leuchtturm für den geplanten Stadtteil“ dienen.

Abbildung 3

Künftiger Stadtteil Grasbrook

Im Vordergrund die Viermastbark Peking, dahinter das Deutsche Hafenmuseum mit Turm, dahinter links und rechts der neue Stadtteil mit Wohnungen, Bürotürmen und Gewerbe.



Grafik: Veröffentlichung der Hafencity Hamburg GmbH, „Der Stadtteil Grasbrook“, Pressemitteilung vom Dezember 2022, © moka-studio.

Laut Haushaltsplan 2019/2020 verfolgt die Freie und Hansestadt Hamburg bei der Entwicklung des Stadtteils „wohnungs-, wirtschafts- und kulturpolitische Ziele“. Diese sollen durch „rentierliche Vermarktung der Grundstücke“ garantiert werden. Eine am Ende der Entwicklung bestehende Überdeckung will sie ihrem Haushalt zuführen.¹⁰

Die Freie und Hansestadt Hamburg beherbergt mindestens dreizehn Einrichtungen und Museen, die sich mit maritimen und hafenrelevanten Themen auseinandersetzen. Sie werden zumeist anteilig durch Zuwendungen des Bundes unterstützt.

Würdigung

Die BKM hat zunächst das Vorliegen eines erheblichen Bundesinteresses an dem Projekt kritisch zu prüfen. Sie darf ihre Finanzierungszusage nur bei einer nachweisbaren Förderungswürdigkeit aufrechterhalten.

Die BKM sollte berücksichtigen, dass die Freie und Hansestadt Hamburg auch ein hohes Eigeninteresse an der Realisierung des Deutschen Hafenmuseums hat. Die Freie und Hansestadt Hamburg möchte ihre Grundstücke auf dem Grasbrook zur Bebauung an Dritte ver-

¹⁰ Entwicklung, Erschließung, Bebauung und Finanzierung des neuen Stadtteils Grasbrook, Haushaltsplan 2019/2020 Einzelplan 7, Senats-Drucksache Nummer 21/18963 vom 12. November 2019.

äußern. Der Veräußerungswert steigt, wenn an der Spitze des Stadtteils eine besondere kulturelle Einrichtung entsteht.

Wegen des mit der Zuwendung verbundenen eigenen wirtschaftlichen Ziels der Freien und Hansestadt Hamburg verbietet sich nach Auffassung des Bundesrechnungshofes gemäß VV-BHO Nummer 2.4 f. zu § 44 BHO eine Vollfinanzierung des Projekts durch den Bund.

Die Bedeutung des Hamburger Hafens wird zudem bereits in einer Vielzahl anderer Einrichtungen und Museen thematisiert. Eine Alleinstellung des Deutschen Hafenmuseums ist somit nicht gegeben.

Stellungnahme der BKM

Die BKM hat angeführt, die Freie und Hansestadt Hamburg werde wesentlich den Betrieb des Deutschen Hafenmuseums finanzieren, insbesondere finanziere sie die Personalkosten. Zudem habe sie das Grundstück für den geplanten Erweiterungsbau unentgeltlich überlassen. Damit sei das Land eine „weit über eine potenzielle wirtschaftliche Aufwertung der Flächen hinausgehende finanzielle Verpflichtung eingegangen“.

Die BKM hat zum Berichtsentwurf mitgeteilt, die Freie und Hansestadt Hamburg habe der Annahme des Bundesrechnungshofes widersprochen, dass der Bau des Deutschen Hafenmuseums die Immobilienvermarktungsgewinne steigern und sie eigenwirtschaftliche Interessen verfolge. Würde das für den Neubau des Deutschen Hafenmuseums vorgesehene Grundstück an einen privaten Investor veräußert, sei eine erhebliche Gewinnmarge zu erwarten. Damit sei sie eine erhebliche finanzielle Verpflichtung eingegangen. Von einer Vollfinanzierung des Bundes könne daher – nach Auffassung der Freien und Hansestadt Hamburg – „nicht mehr die Rede sein“.

Die BKM habe keine eigenen Erkenntnisse oder Anhaltspunkte über etwaige wirtschaftliche Gewinne für das Land.

Abschließende Würdigung

Die Stellungnahme der BKM überzeugt nicht. Bei der Vollfinanzierung trägt der Zuwendungsgeber sämtliche zuwendungsfähigen Ausgaben. Für das Grundstück sind keine Ausgaben zu erwarten, denn es steht bereits heute im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg. Insofern kann BKM nicht damit argumentieren, dass das Land sich über das Einbringen des Grundstücks an den zuwendungsfähigen Ausgaben beteiligen würde.

Die BKM nimmt zur Frage des wirtschaftlichen Eigeninteresses der Freien und Hansestadt Hamburg am Deutschen Hafenmuseum keine schlüssige Haltung ein. Generell erbringt die Aufwertung von Industriegelände in hochwertiges Bauland beim Verkauf einen Gewinn. Dieser steigt zudem noch durch eine attraktive Kultureinrichtung in unmittelbarer Nähe. Die

BKM erklärt indes pauschal, ohne dies zu belegen, dass die Bereitschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, das Grundstück für den Erweiterungsbau des Deutschen Hafenmuseums zur Verfügung zu stellen und die späteren Folgekosten für den Betrieb zu übernehmen, geeignet sei, den Gewinn aus einer wirtschaftlichen Auswertung des Grasbrooks aufzuwiegen.

Die BKM erkennt, dass von Anfang an ausschließlich die für das Deutsche Hafenmuseum notwendigen Baumaßnahmen und die Restaurierung der Viermastbark Peking Gegenstand der Zuwendung waren. Darüberhinausgehende Finanzierungen hatte der Bund nie in Aussicht gestellt.

Der Bundesrechnungshof bekräftigt seine Feststellung, nach der eine Zuwendung zur Vollfinanzierung – wie in Aussicht gestellt – haushaltsrechtliche Probleme aufwirft.

5 Empfehlungen des Bundesrechnungshofes

Der Bundesrechnungshof stellt zur investiven Kulturmaßnahme Deutsches Hafenmuseum in Hamburg zusammenfassend fest:

- Sanierung, Ausbau und Erweiterung des Deutschen Hafenmuseums sind auch nach über neun Jahren nicht nennenswert vorangekommen.
- Es fehlt die Basis für eine verlässliche Bau-, Kosten- und Terminplanung. Wichtige Planungsgrundlagen sind unzureichend ermittelt.
- Die Baumaßnahmen sind auf den geplanten Standorten aus immissionsschutzrechtlichen Gründen derzeit nicht genehmigungsfähig. Möglicherweise könnte eine Genehmigungsfähigkeit aufwendig hergestellt werden. Hierzu wären umfangreiche Schutzmaßnahmen erforderlich, die in der Bauplanung noch zu berücksichtigen wären und die den Bau erheblich verteuern würden.
- Die Gesamtfinanzierung ist nicht gesichert. Es ist – ausgehend von der Grobplanung zu den Nutzflächen des Museums aus dem Jahr 2016 – mit fast 500 Mio. Euro Gesamtkosten zu rechnen.
- Der Bundesrechnungshof bezweifelt, dass der Förderzweck – bei Einhaltung des bisherigen Kostenrahmens von 185,5 Mio. Euro – auch mit einem Deutschen Hafenmuseum mit einer deutlich verringerten Nutzfläche erreicht werden kann. Insbesondere stünde das Bundesinteresse noch stärker in Frage.
- Die Stiftung und die Freie und Hansestadt Hamburg haben bislang nicht erklärt, dass und in welcher Höhe sie sich an den absehbar höheren Kosten beteiligen werden.
- Eine Vollfinanzierung durch den Bund ist wegen erheblicher wirtschaftlicher Interessen der Freien und Hansestadt Hamburg und daran anknüpfender haushaltsrechtlicher Vorgaben zu hinterfragen.

Hält der Bund an seiner Förderung dieses Projekts fest, wird er zusätzliche Mittel im dreistelligen Millionenbereich zur Verfügung stellen müssen.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss daher dringend, die in Aussicht gestellte Zuwendung für das Deutsche Hafenmuseum bis auf die Mittel für die Herrichtung der Viermastbark Peking zu versagen, weil unabdingbare Fördervoraussetzungen bis heute nicht vorliegen. Der Bund vermeidet auf diese Weise hohe finanzielle Risiken für den Bund und begegnet wirksam der Gefahr von Förderruinen. Zudem wird ein Beitrag zur Haushaltskonsolidierung geleistet. Die bereits verausgabten Mittel für die Viermastbark Peking sind dabei nicht verloren, weil das Schiff für sich allein als Kulturprojekt eine museale Wirkung erzielt.

Will der Haushaltsgesetzgeber grundsätzlich an der Förderung dieser investiven Kulturmaßnahme festhalten, bedarf es kurzfristig eines im Sinne des Bau- und Zuwendungsrechts genehmigungsfähigen Konzepts mit belastbaren Angaben zum Bauprogramm, zu Kosten und Terminen und zur geplanten Finanzierung. Auf einer solchen Grundlage könnte der Haushaltsgesetzgeber dann über die weitere Förderung fundiert entscheiden.

Schneider

Götsch

Beglaubigt: Fatma Kumlu, TB'e

Wegen elektronischer Bearbeitung ohne Unterschrift und Dienstsiegelabdruck.