

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Ingrid Nestle, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/6847 –**

Kostensteigerungen des Schleusenneubaus Brunsbüttel

Vorbemerkung der Fragesteller

Am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) entsteht derzeit auf der größten Wasserbaustelle Europas die fünfte Schleusenkammer Brunsbüttel. Der Kanal ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt und verbindet die Nord- mit der Ostsee und erspart Schiffen auf ihrer Reise von der Nordsee den Umweg über den Skagerrak nördlich der dänischen Halbinsel. Mit der Abkürzung über den NOK sind Emissionsreduktionen und Betriebskostensparnisse für dort verkehrende Schiffe verbunden. Der aktuelle Neubau der Schleuse Brunsbüttel ist vorgesehen, um auch die anderen bereits vorhandenen vier Schleusen nach Fertigstellung der neuen Schleusenkammer schrittweise und mit möglichst geringen Beeinträchtigungen für die Schifffahrt sanieren zu können. Das Projekt ist dementsprechend nach Auffassung der Fragesteller verkehrlich sinnvoll. Fraglich erscheint dessen Umsetzung mit zeitlichen Verzögerungen und Mehrkosten.

Mit einem ehrgeizigen Plan für die Modernisierung des in die Jahre gekommenen Kanals mit seinen Infrastrukturbauwerken aus der Entstehungszeit des Kanals um 1895 soll die Wasserstraße wieder ertüchtigt und zuverlässiger werden. Allerdings sind nahezu alle Projekte weit hinter der vorgesehenen Zeitplanung zurückgeblieben. Insbesondere der Bau der neuen Schleuse in Brunsbüttel wird statt 2021 erst frühestens 2024 fertiggestellt und somit statt der einst geplanten 270 Mio. Euro (Stand: 2009) mindestens rund 800 Mio. Euro kosten (www.shz.de/nachrichten/meldungen/neue-schleuse-in-brunsbuettel-wird-260-millionen-teurer-id21299287.html). Die extremen Kostensteigerungen seit Beginn der Planungen bis heute sind auf verschiedene Gründe zurückzuführen. Als Ursachen sind hier unter anderem zu nennen: zu gering angesetzte geplante Kosten vor der Ausschreibung, zu geringe bzw. keine Einplanung von Risikopuffern, lückenhafte Projektsteuerung inkl. unzureichende Bewertung von möglichen Risiken.

Es steht zu befürchten, dass auch zukünftig weitere Infrastrukturprojekte immer wieder starke Kostensteigerungen gegenüber ihren Planungen aufweisen, wenn der Bund nicht mit geeigneten Maßnahmen gegensteuert.

1. Wie viele Ausfälle welcher Schleusenammern an der Nord-Ostsee-Kanalschleuse Brunsbüttel gab es jährlich seit 2010, und für jeweils wie lange fielen die entsprechenden Schleusenammern aus (bitte tabellarisch für jede Schleusenammern getrennt die Anzahl der Ausfälle und die jeweilige Dauer des Ausfalls angeben)?

Es wird auf die Anlage 1 verwiesen.

2. Welchen detaillierten Baufortschritt gab es seit Baubeginn an der fünften Schleusenammern Brunsbüttel, und welchen Stand der Bauleistungen weist der Neubau der fünften Schleusenammern Brunsbüttel aktuell auf?

In vielen Bereichen ist die Gründung der Bauwerke erfolgt und die stahlbaulichen Teile der Schleusenammernwände wurden weitgehend hergestellt. Die Vorarbeiten zur Trockenlegung einer Teilbaugrube für das Außenhaupt laufen.

Im Einzelnen sind bereits hergestellt: Verlängerung der Mole 2, Bodenlager mit Umschlageneinrichtungen, Monitoring zur bauzeitlichen Überwachung der vorhandenen Schleusen, Abbruch alter Bausubstanz, zwei bauzeitliche Anleger für den Material- und -abtransport, ein Betonmischwerk, der bauzeitliche Hochwasserschutz, Teile der Vorhafenwand als zukünftige Ufersicherung, erste Nassbaggerarbeiten zur Herstellung des Vorhafens, die erste Teilbaugrube des Außenhauptes mit Rückverankerung, Teile der Baugrube und Teile der Bohrpfahlgründung des Binnenhauptes, Teile der Anschlussbauwerke zur vorhandenen Schleuse, der zukünftige Unterwasserbereich der Kammernwände (Spundwände) mit Teilen der Rückverankerung und Gründung sowie aufbauenden massivbaulichen Abschirmplatten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/729 verwiesen.

3. Welche bis heute geplanten Bauleistungen wurden verzögert bzw. noch nicht umgesetzt?

Verzögerungen zeigten sich insbesondere bei der Errichtung der bauzeitlichen Anleger, dem Beginn der Nassbaggerarbeiten im Vorhafen, der Herstellung des Anschlussbauwerkes vom neuen Außenhaupt zur vorhandenen Schleuse sowie bei der Gründung und Herstellung der Baugrube für das Binnenhaupt. Mittlerweile haben die Bauarbeiten an allen Bereichen begonnen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/729 verwiesen.

4. Aus welchen Gründen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur seinen jährlichen Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages über den Sachstand des Bauprojektes nicht wie in den vorherigen Jahren im Juni sondern erst im September 2018 vorgelegt?

Der Bericht sollte mit einer detaillierten neuen Kostenschätzung spätestens zur Einzelplanberatung des Einzelplans 12 im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens zum Haushalt 2019 dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vorgelegt werden. Der Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde fristgerecht am 9. Oktober 2018 an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages übersandt.

5. Aus welchen Gründen gab es Verzögerungen der Bauleistungen?
6. Welche unvorhergesehenen Aspekte sind während der Bauphase in welchem Umfang aufgetreten, und inwiefern wurde für diese Aspekte in der Risikoanalyse vorgeplant?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Signifikante Verzögerungen sind durch unvorhergesehene Schwierigkeiten bei der Herstellung der Kampfmittelfreiheit in den nassen Bereichen des Baufeldes und bei den Gründungspfählen im Bereich des Binnenhauptes entstanden. Bezüglich der Kampfmittel wurde im Rahmen der Entwurfs- und Ausschreibungsplanung die Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes des Landes SH (KMRD) als zuständige Behörde zu Kampfmittelverdachtsflächen eingeholt und der Planung zu Grunde gelegt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 bis 5 auf Bundestagsdrucksache 19/1353 verwiesen.

7. Von welchen Gesamtkosten für das Projekt geht die Bundesregierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt aus, und welches sind nach Ansicht der Bundesregierung die Gründe für etwaige bisherige Kostensteigerungen?
8. Welche weiteren unsicheren Faktoren bestehen in der Kalkulation, und zu welchen möglichen zusätzlichen zeitlichen Verzögerungen sowie zusätzlichen Kosten könnten diese nach Ansicht der Bundesregierung jeweils führen?
38. Welche weiteren Risiken könnten in Bezug auf den Bau der fünften Schleusenkammer Brunsbüttel nach Kenntnis der Bundesregierung noch entstehen, die bisher noch nicht oder noch nicht konkret berücksichtigt worden sind, und seit wann sind der Bundesregierung diese Risiken benannt?

Die Fragen 7, 8 und 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach derzeitiger Prognose belaufen sich die Gesamtausgaben auf rd. 800 Mio. Euro.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 6, 9, 23, 26 und 27 verwiesen.

9. Welche Änderungen an der beabsichtigten Planung gab es während der Bauzeit aus welchen jeweiligen Gründen und mit welchen jeweiligen verbundenen sowie gesamten Mehrkosten?

Maßgebende bauvertragliche Änderungen sind die geänderte Gründung und Baugrube des Binnenhauptes. Die Gründung auf Großbohrpfählen wurde mit zusätzlichen Kosten von rund 7,1 Mio. Euro in Auftrag gegeben. Die geänderte Baugrube befindet sich noch in der Nachtragsbearbeitung/-verhandlung.

10. Welche bisherigen bzw. aktuellen Rechtsstreitigkeiten gab und gibt es seitens des Bundes gegenüber Auftragnehmern und umgekehrt seitens von Auftragnehmern gegenüber dem Bund im Rahmen des Projekts seit bzw. möglicherweise sogar vor Baubeginn, sowie
- vor welchem Gericht wurden bzw. werden sie ausgetragen,
 - was war bzw. ist jeweils der Streitgegenstand,
 - wie hoch war bzw. ist jeweils der Streitwert,
 - wie lange dauerten die Verfahren bzw. seit wann sind sie anhängig,
 - wie endeten die geführten Rechtsstreitigkeiten jeweils,
 - welche Kosten und noch folgenden Zahlungsverpflichtungen entstanden dem Bund jeweils und
 - welche Verzögerungen am Projekt ergaben sich durch die jeweiligen Rechtsstreitigkeiten (bitte jeweils detailliert tabellarisch auflisten)?

Mit den Bauvertragspartnern sind keine gerichtlichen Auseinandersetzungen erfolgt oder derzeit anhängig.

11. Wie viele Treffen gab es zwischen Vertretern der Bundesregierung und Vertretern der Auftragnehmer seit Planungsbeginn des Bauprojektes (bitte aufschlüsseln nach Datum und beteiligten Personen)?

Keine.

12. In welchem Umfang haben seit Baubeginn Kampfmittelräumungen stattgefunden (bitte tabellarisch nach Anzahl und Art der Kampfmittelfunde sowie Zeitraum der Räumung und Entwicklung nach Jahren aufschlüsseln)?

Bislang liegen keine relevanten Kampfmittelfunde vor.

13. Welche Munitions- und Kampfmittelfunde waren nach Planungen nicht vorgesehen, und welche zusätzlichen Kosten sind durch die Beseitigung der entsprechenden Munitions- und Kampfmittelfunde entstanden?

Der Kampfmittelaufschluss und die potentielle Bergung im verschlickten Vorhafenbereich wurde an ein leistungsfähiges Spezialunternehmen neu vergeben. Hierdurch ergaben sich Zusatzkosten von rund 35 Mio. Euro.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 bis 5 auf Bundestagsdrucksache 19/1353 verwiesen.

14. Welcher zusätzliche Erdaushub war für die Räumungen nötig, und welche Mehrkosten sind hierdurch entstanden?

Keiner.

15. Welcher zusätzliche Erdaushub war aus welchen anderen Gründen als der Munitions- und Kampfmittelräumung nötig, und welche Mehrkosten sind hierdurch entstanden?

Keiner.

16. Welche Altlastendatenbanken von Munition bzw. Kampfmitteln etc. gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei Bund und Ländern für den Küstenbereich, die Schifffahrtswege und die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ), und inwiefern wurden diese Datenbestände im Zuge des Baus der fünften Schleusenkammer Brunsbüttel genutzt, und wenn diese Daten nicht genutzt wurden, warum nicht?
17. Fanden sich die geräumten Kampfmittel bereits in einer der verfügbaren Datenbanken, und wenn ja, in welchen, und wenn nein, warum nicht?
18. Welche Informationssysteme des Bundes und/oder der Küstenländer bei welchen zuständigen Stellen für Planungsdaten und Kataster gibt es derzeit, und welche gemeinsamen Informationssysteme sind derzeit durch den Bund und/oder die Bundesländer in Planung?

Die Fragen 16 bis 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für Kampfmittel liegt bei den Ländern. Der Kampfmittelräumdienst des Landes Schleswig-Holstein wurde im Rahmen der Planung umfassend beteiligt.

19. In welcher Form wird auf welche Kampfmittelinformationssysteme im Rahmen der Planungen von Infrastrukturmaßnahmen an Bundeswasserstraßen zurückgegriffen, und wann, und in welcher Form erfolgte der Zugriff bei den Planungen der fünften Schleusenkammer Brunsbüttel?

Als Grundlage für die Planungen dienten insbesondere Informationen des Kampfmittelräumdienstes des Landes Schleswig-Holstein.

20. Welche Mängel haben Kampfmittelinformationssysteme in Bezug auf die Vollständigkeit der Daten nach Auffassung der Bundesregierung aktuell, und mit welchen konkreten Maßnahmen und Forschungsaufträgen plant die Bundesregierung ggf. zusammen mit den Küstenländern, diese bis wann zu beseitigen?

Die Belastung der Meeresgebiete mit alter Munition hat ihren Schwerpunkt im Küstenmeer und damit im Zuständigkeitsbereich der Küstenbundesländer. Die Bundesregierung trägt seit 2009, insbesondere durch die Arbeit des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, die Mitwirkung des Zentrums für Militärgeschichte und Sozialforschung, des Unterwasserdatenzentrums des Marinekommandos der Bundeswehr sowie des Bundesarchivs zur Erstellung des Lagebildes durch die Küstenländer aktiv bei.

21. Welche Probleme bei der Erstellung des Verankerungssystems und der Einschätzung des Bauuntergrundes und der Grundwassersituation gab es im Rahmen der fünften Schleusenkammer Brunsbüttel?

Insgesamt sind sowohl die Baugrund- als auch die Grundwassersituationen anspruchsvoll.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

22. Zu welchen Zeitpunkten wurden Probebohrungen und Probeverankerungen vorgenommen, um mögliche Risiken während der Bauphase besser einschätzen zu können, wer führte diese Maßnahmen durch, und welche Ergebnisse erbrachten die Probebohrungen und Probeverankerungen jeweils?

Bezüglich der Gründungspfähle wurde vor der Ausschreibung eine Zustimmung im Einzelfall erwirkt. Hierzu wurden im Rahmen der Planung in der Nähe des zukünftigen Baufeldes Probepfähle unter fachgutachterlicher Begleitung der Bundesanstalt für Wasserbau erstellt und die Herstellverfahren und Gründungskörper überprüft und untersucht. Im Rahmen der Bauabwicklung war es erforderlich und Bestandteil des Bauvertrages, die Herstellweise im unmittelbaren Bau-
feld zu verifizieren, zu optimieren und Tragfähigkeit sowie Dauerhaftigkeit nachzuweisen.

23. Zu welchen jeweiligen Kostensteigerungen haben die Probebohrungen und Probeverankerungen bisher geführt, und welche weiteren Kostensteigerungen sind aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung für weitere Probebohrungen und Probeverankerungen möglich?

Die zusätzlichen Kosten der Probebohrungen und /-verankerungen werden derzeit ermittelt.

24. Welche Aushubmengen waren in bisherigen Planungen des Schleusenneubaus Brunsbüttel insgesamt und getrennt nach Anlass vorgesehen, welche zusätzlichen Aushubmengen kamen zusätzlich zu den Planungen hinzu, was waren jeweils die Gründe, und welche Mehrkosten waren hiermit jeweils verbunden?

Der Aushub für den Neubau wurde mit rund 1,6 Mio. m³ angesetzt.

25. Welche über die in den Planungen hinausgehenden Aushubmengen sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit welchen zusätzlichen Mehrkosten verbunden?

Es sind keine relevanten, über die Planungen hinausgehenden, Aushubmengen angefallen.

26. Welche weiteren Gründe führten zu Kostensteigerungen am Infrastrukturprojekt fünfte Schleusenkammer Brunsbüttel?

Durch die Bautätigkeiten unmittelbar in der Schleusenzufahrt und Nassbaggerungen im elbseitigen Vorhafen verändern sich die hydraulischen und nautischen Verhältnisse laufend dynamisch. Für die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wurde eine bedarfsgerechte nautische Beratung zusätzlich etabliert.

27. Aus welchen Gründen geht die Bundesregierung davon aus, dass bei einer bestehenden Klage eines Auftragnehmers über eine Summe von rund 340 Mio. Euro nach Kenntnis der Fragesteller dem Bund maximal 50 Prozent des Streitbetrages zufällt, und warum geht sie nicht vom größtmöglichen Risiko von 100 Prozent des Streitfalls aus (Bericht des Bundesministeriums der Finanzen an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages über den Stand der Schleuse vom 9. Oktober 2018)?

Das Kostenrisiko setzt sich aus der maximalen Schadenshöhe und der Eintrittswahrscheinlichkeit zusammen. Erfahrungsgemäß beträgt die Anerkennungsquote im Schnitt etwa 50 Prozent, so dass als Eintrittswahrscheinlichkeit diese 50 Prozent zu Grunde gelegt wurden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

28. Welcher Zeitraum war für die Ausschreibung der fünften Schleusenammer Brunsbüttel laut Planung vorgesehen, und welcher Zeitraum wurde schließlich für die Ausschreibung inkl. möglicher Klageverfahren bis zum tatsächlichen Baubeginn benötigt?
29. Welche jeweiligen Verzögerungen der Ausschreibung von welchen Teilleistungen sind der Bundesregierung bis heute nach Baubeginn bekannt (bitte tabellarisch aufführen)?

Die Fragen 28 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fristen des Vergabeverfahrens für den Neubau der fünften Schleusenammer wurden unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften geplant.

Bekanntmachung der Vergabe: 5. April 2013
Beabsichtigter Zuschlag: 24. Februar 2014
Tatsächlicher Zuschlag Los 1: 11. April 2014
Tatsächlicher Zuschlag Los 2: 30. Mai 2014

Die Verzögerungen ergaben sich aus der Dauer der Nachprüfungsverfahren bei der Vergabekammer des Bundes.

30. Wie bewertet die Bundesregierung das aktuell gängige Ausschreibungsverfahren für Bauleistungen von Infrastrukturprojekten, nach dem stets der günstigste Anbieter die Ausschreibung gewinnt und im Anschluss Nachforderungen von Leistungen und häufig deutliche Mehrkosten für den Bund wahrscheinlich sind?

Bereits 2018 wurde ein Dialog zwischen der Verwaltung und der Bauwirtschaft begonnen, der eine Beschleunigung von Bauprojekten erreichen soll, um Mehrkosten zukünftig zu reduzieren bzw. zu vermeiden.

31. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Art und Weise der Ausgestaltung des Ausschreibungsverfahrens für Bauleistungen von Infrastrukturprojekten, und welche konkreten Maßnahmen und Projekte hat die Bundesregierung bisher umgesetzt, um Möglichkeiten von Kostensteigerungen bereits im Vorfeld von Infrastrukturprojekten möglichst zu reduzieren oder gar zu vermeiden, und welche weiteren Maßnahmen und Projekte plant die Bundesregierung in diesem Bereich?

Der Wettbewerb um Aufträge für Bauleistungen führt aus Sicht der Bundesregierung vermehrt dazu, dass die Angebote der Baufirmen nicht auskömmlich sind. Die in der Folge vornehmlich aus wirtschaftlichen Gründen gestellten Nachforderungen nach Vertragsabschluss führen regelmäßig zu Vertragsstreitigkeiten.

Zur Verbesserung von Kosten- und Terminsicherheit von großen Infrastrukturprojekten hat das BMVI auf Basis der Empfehlungen der Reformkommission Bau von Großprojekten einen Leitfaden erstellt. Außerdem erwartet die Bundesregierung durch das Planungsbeschleunigungsgesetz mehr Effizienz bei der Durchführung von Projekten.

32. Welcher Risikopuffer in welcher Höhe wurde in die Planungen zur fünften Schleusenkammer Brunsbüttel eingestellt, wie verteilt sich dieser auf die Teilleistungen auf, und aus welchen Gründen hielt die Bundesregierung diesen Risikopuffer bei Ausschreibung und Zuschlagserteilung des Projektes für ausreichend?

Zur Berücksichtigung der Risiken der Baumaßnahme wurden diese beschrieben und bei der Planung berücksichtigt, insofern können sie nicht als Risikopuffer ausgewiesen werden.

33. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den aktuellen zeitlichen Verzögerungen und Kostensteigerungen in Bezug auf die Möglichkeit von Risikopuffern, wie dies bei nichtstaatlichen Aufträgen möglich ist, und welche konkreten Maßnahmen und Projekte hat sie auf Grundlage dieser Schlussfolgerungen eingeleitet, um die Risikoplanung von Infrastrukturprojekten zu verbessern?

Die Möglichkeit, Risiken in die Entscheidung über Infrastrukturprojekt einfließen zu lassen, ist seit 2016 in der VV-WSV 2107 für Großprojekte vorgesehen. Im Übrigen erfolgt die Veranschlagung von Baumaßnahmen mit Preisständen zum Zeitpunkt der Entwurfsaufstellung und auf der Basis der bis dahin bekannten Rahmenbedingungen (Baugrund, Stand der Technik) sowie vergleichbarer Projekte. Unvorhersehbare und unabwendbare Einflüsse, die Planungs- und Ausführungsanpassungen erfordern, die Ausgaben erhöhen und Termine verzögern, sind selten kalkulierbar. Um Probleme bei langlaufenden Infrastrukturprojekten erkennen und bewerten zu können, werden das Projektmanagement und das Risikomanagement optimiert. Im Bereich der kalkulierbaren Gesamtausgaben wird der Fokus auf die Vorhersehbarkeit bei Bauabschluss gelegt.

34. Welche Aspekte hat der Bundesrechnungshof in Bezug auf die Steuerung von öffentlichen Aufträgen in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) geprüft, welche Empfehlungen haben die Prüferinnen und Prüfer der Bundesregierung empfohlen, und welche der Empfehlungen wird die Bundesregierung mit welcher Zeitplanung umsetzen, welche der Empfehlungen plant die Bundesregierung nicht zu berücksichtigen, und was sind hierfür die Gründe?

Die Empfehlungen des Bundesrechnungshofes werden geprüft, bewertet und entsprechend berücksichtigt.

35. Inwieweit hat die Bundesregierung die Beschlüsse des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestags zur fünften Schleusenammer Brunsbüttel jeweils bisher umgesetzt (Ausschuss-Drucksachen 19/3147 vom 28. November 2018; 18/0084_neu vom 2. April 2014; 17/5931 vom 13. März 2013)?

Der Beschluss vom 13. März 2013 wurde umgesetzt.

Dem Beschluss vom 2. April 2014 wurde nachgekommen.

Der Beschluss vom 28. November 2018 wird zum Termin eingehalten.

36. Wie zuverlässig konnte die durch die Bundesregierung geplante Projektsteuerung, auch in Bezug auf die Personalsituation am Projekt fünften Schleusenammer Brunsbüttel, durchgeführt werden, was waren nach Erkenntnissen der Bundesregierung die Gründe für die veränderte und verzögerte Projektsteuerung, und welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die Projektsteuerung des Projektes zu verbessern?

Im Hinblick auf eine Verbesserung der Projektsteuerung soll zukünftig bei ähnlichen Maßnahmen von vornherein eine Streitbeilegung im Bauvertrag vorgesehen werden. Die für die Maßnahmenabwicklung zuständige Stelle der WSV wird durch externe Büros in technischer und rechtlicher Hinsicht sowie bei der Projektsteuerung unterstützt.

37. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher ergriffen, so dass die Verwendung der zugewiesenen Haushaltsmittel besser kontrolliert werden kann?

Defizite bei der Abwicklung der Maßnahme sind nicht bekannt. Die benötigten Haushaltsmittel werden bereitgestellt und nach Projektfortschritt regelmäßig über die technische Programmplanung aktualisiert.

39. Welches Ergebnis wies die letzte Nutzen-Kosten-Untersuchung für den Schleusenneubau der fünften Schleusenammer Brunsbüttel auf, wann fand diese statt, und welche Faktoren wurden in diese Berechnung einbezogen?
40. Bis wann wird die Bundesregierung erneut ein aktualisiertes Nutzen-Kosten-Verhältnis zum Neubau der Schleuse Brunsbüttel veröffentlichen, und wenn sie dies nicht plant, warum nicht?

Die Fragen 39 und 40 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2013 erreichte ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,98. Hier wurden die Faktoren der Bundesverkehrswegeplan-Methodik von 2003 zugrunde gelegt. Für zukünftige Entscheidungen werden die Erfahrungen der Kostenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

41. Inwieweit erachtet die Bundesregierung das Projekt unabhängig von dessen Wirtschaftlichkeit als jeweils relevant für das Gesamtnetz, für die Anbindung der deutschen Seehäfen sowie in Hinblick auf Emissionseinsparungen in der Seeschifffahrt?

Der Nord-Ostsee-Kanal ist für die Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen und den weiteren Zulauf im Gesamtnetz von großer Bedeutung. Er verkürzt die wichtige Relation von den deutschen Nordseehäfen in den aufstrebenden Ostseeraum um durchschnittlich 250 Seemeilen. Das bedeutet vor allem Zeitersparnis, weniger Treibstoffkosten und geringeren CO₂-Ausstoß.

42. Wie viele Ausfälle welcher Schleusenammern an der Nord-Ostsee-Kanalschleuse Kiel gab es jährlich seit 2010, und für jeweils wie lange fielen die entsprechenden Schleusenammern aus (bitte tabellarisch für jede Schleusenammern getrennt die Anzahl der Ausfälle und die jeweilige Dauer des Ausfalls angeben)?

Es wird auf die Anlage 2 verwiesen.

43. Zu welchem jeweiligen Zeitpunkt ist der Neubau welcher Schleusen in Kiel-Holtenau aktuell vorgesehen (bitte tabellarisch aufführen, jeweilige Zeiträume der Bauphasen nennen sowie jeweiligen Ansatz der aktuell geplanten Kosten sowie Gesamtkosten für das gesamte Projekt)?
47. Welche weiteren Infrastrukturprojekte am Nord-Ostsee-Kanal plant die Bundesregierung derzeit neben dem Bau der fünften Schleusenammern Brunsbüttel, wann soll der Bau jeweils beginnen, welche Projektkosten sind jeweils geplant, und wann ist die Inbetriebnahme bzw. Fertigstellung vorgesehen (bitte tabellarisch aufführen und dabei geplanten Zeitraum für Planungsphase, jeweiligen Zeitpunkt für Planfeststellungsbeschluss, Baubeginn, Inbetriebnahme nennen)?

Die Fragen 43 und 47 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bau eines Trockendocks einschließlich Torliegeplätzen in Brunsbüttel für die Unterhaltung der Schleusentore am Nord-Ostsee-Kanal.

Das Trockendock ist zusammen mit dem Neubau der fünften Schleusenammern 2010 planfestgestellt worden. Der Auftrag an ein Ingenieurbüro für die Planung und Ausschreibungserstellung wurde im August 2018 erteilt. Veranschlagte Ausgaben: 21 Mio. Euro Dock plus 10 Mio. Euro Schleusentorliegeplätze.

- Ersatz der Kleinen Schleuse Kiel
Derzeit laufen die Vergabeverfahren für die weitere Planung bis zur Ausschreibungsreife sowie für die Unterstützung bei der Steuerung der komplexen Planung und späteren Umsetzung der Baumaßnahmen.
Der Antrag auf Planfeststellung ist für Mitte 2019 vorgesehen. Ausgaben für den Ersatz der beiden kleinen Kammern: 311 Mio. Euro Baukosten. Genauere Angaben sind erst mit Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der laufenden Planung möglich.
- Grundinstandsetzung der Großen Schleuse und des Entwässerungssieles
Für die sich an den Ersatz der beiden kleinen Schleusenammern anschließende Instandsetzung der beiden großen Schleusenammern und das Entwässerungssiel in Kiel-Holtenau wurde für die Planung bis zur Entwurf-HU-Reife ein Ingenieurbüro beauftragt. Vorlaufend fanden umfangreiche Bau-

werkserkundungen statt, die Grundlage der in 2019 erwarteten Zustandsgutachten sind. Anschließend wird bis 2021 im Rahmen einer Voruntersuchung ein technischer Vorschlag für die Grundinstandsetzung erarbeitet.

- Ausbau der Nord-Ostsee-Kanal-Oststrecke
Nach Ablauf der Klagefrist gegen den ausgelegten Planfeststellungsbeschluss besteht seit März 2014 vollziehbares Baurecht.
Durch das Herauslösen einzelner Planungsleistungen konnte die Umsetzung von vorbereitenden Teilmaßnahmen erfolgen. Damit wurde und wird der Zeitraum bis zum Beginn der Ausschreibung der eigentlichen Kanalverbreiterung genutzt, um einen möglichst reibungslosen Bauablauf zu gewährleisten. Die Ausschreibung soll im Januar 2019 europaweit veröffentlicht werden und wenn die Vergabe planmäßig verläuft, können die Bauarbeiten im Jahr 2019 beginnen. Die voraussichtliche Bauzeit wird – auch mit Blick auf die Verträglichkeit zum durchgehenden Schiffsverkehr – nach heutigem Stand acht Jahre betragen. Der 1. Nachtrag wurde am 27. Mai 2014 mit Preisstand vom Dezember 2013 mit Gesamtausgaben von 278 Mio. Euro genehmigt. Es ist von deutlich höheren Ausgaben auszugehen, da die im 1. Nachtrag unterstellte Verwendung von trockenem Aushubmaterial im Wirtschaftskreislauf nur noch zu einem geringen Anteil umzusetzen sein wird.
- Ersatz der Levensauer Hochbrücke
Der Planfeststellungsbeschluss ist seit dem 16. Februar 2018 bestandskräftig. Derzeit erfolgen die Ausführungsplanung und die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen. Der Baubeginn des Brückenneubaus ist ab 2020 vorgesehen. Vorbereitende Arbeiten erfolgen vorab.
Ausgaben (Kostenschätzung, Preisstand 2013): rd. 60 Mio. Euro. Belastbare Angaben werden mit Abschluss der Ausführungsplanungen vorliegen.
- Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals
Die Vertiefung um einen Meter ist im Bundesverkehrswegeplan als „Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung“ eingestuft. Die Umsetzung der Maßnahme ist im Anschluss an den Ausbau der Oststrecke vorgesehen. Es ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich.
- Eisenbahnhochbrücke Rendsburg, Neubau der Schwebefähre und Erneuerung des Schwebefähreschienenträgers
Nach der Havarie der Schwebefähre Anfang 2016 und anschließender Demontage wurde ein Neubau der Schwebefähre erforderlich. Die Auftragserteilung erfolgte im 2018. Die Auftragssumme beträgt rd. 11 Mio. Euro. Durch die Havarie wurde die ursprünglich erst einige Jahre später vorgesehene Erneuerung der oben an der Brücke befindlichen Schienen und der Aufhängung vorgezogen. Der Auftrag wurde Ende 2016 erteilt. Hierfür sind Ausgaben von 5,5 Mio. Euro veranschlagt.
Nach Abschluss der Erneuerung des Schwebefähreschienenträgers und des Neubaus der Schwebefähre ist mit der Wiederaufnahme des Regelbetriebs voraussichtlich 2020/2021 zu rechnen.

44. Welche Auswirkungen werden die Verzögerungen am Neubau der fünften Schleusenkammer Brunsbüttel für Schleusenprojekte in Kiel haben?

Keine.

45. Wie schätzt die Bundesregierung den wie definierten gesamtwirtschaftlichen Schaden und insbesondere die Auswirkungen auf die Schifffahrt und die auf die Schifffahrt angewiesene Industrie in Deutschland durch die Verzögerungen des Bauprojektes der fünften Schleusenkammer Brunsbüttel ab, und auf welcher Grundlage beruht diese Abschätzung der Bundesregierung?

Mit dem Bau der fünften Schleusenkammer ist keine Kapazitätserweiterung der Schleusenanlage vorgesehen. Die Schleuse dient als „Bypass“ für die anschließend vorgesehene Grundinstandsetzung einer großen Schleusenkammer. Insofern sind jetzt zwei große Kammern in Betrieb wie auch nach Fertigstellung der fünften Kammer. Deshalb gibt es keinen Schaden für die Schifffahrt oder die auf die Schifffahrt angewiesene Industrie in Deutschland.

46. Wird die Bundesregierung ein wissenschaftliches Gutachten bzw. eine Analyse erstellen bzw. in Auftrag geben, welche den gesamtwirtschaftlichen Schaden abschätzt, der durch die zeitlichen Verzögerungen des Bauprojektes fünfte Schleusenkammer Brunsbüttel bisher entstanden ist, und wenn ja, wann ist die Auftragsvergabe geplant, welches Auftragsvolumen und welcher Auftragszeitraum sind vorgesehen, und wenn nein, warum nicht?

Nein.

48. Inwieweit gibt es Bestrebungen seitens der Bundesregierung, Planung und ggf. Bau beim NOK-Straßentunnel Rendsburg zu welchem Zeitpunkt auf die bundeseigene DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) zu übertragen?

Keine.

49. Inwieweit gibt es Bestrebungen seitens der Bundesregierung, Planung und ggf. Bau beim NOK-Brücke Levensau zu welchem Zeitpunkt auf die bundeseigene DEGES zu übertragen?

Keine.

Betriebszeiten der Schleusen Brunsbüttel 2010 - 2018

Anlage 1

	Ausfallzeiten [h] wegen					Vorges.		tatsächl. Betriebszeit [%]	
	Entwässerung	Hochwasser/Wellenschlag	Eisgang	Reparatur	andere Ursachen	Betriebszeit [h]	Ausfallzeit [h]		
2018									
Große (Neue) Nord	34,25	1,50	0,00	382,50	60,75	8.760	8.281,00	479,00	94,53
Große (Neue) Süd	220,75	119,50	0,00	2.957,00	139,25	8.760	5.323,50	3.436,50	60,77
Kleine (Alte) Nord	25,00	1,50	0,00	14,25	744,75	8.760	7.974,50	785,50	91,03
Kleine (Alte) Süd	469,00	19,00	0,00	1.965,50	86,50	8.760	6.220,00	2.540,00	71,00
2017									
Große (Neue) Nord	29,25	4,00	9,50	113,50	18,00	8.760	8.585,75	174,25	98,01
Große (Neue) Süd	77,25	30,25	0,00	1.907,75	3.051,25	8.760	3.693,50	5.066,50	42,16
Kleine (Alte) Nord	19,75	7,00	0,00	71,75	64,25	8.760	8.452,00	308,00	96,48
Kleine (Alte) Süd	1.124,25	70,25	0,00	83,25	174,00	8.760	7.308,25	1.451,75	83,43
2016									
Große (Neue) Nord	15,00	6,25	0,00	133,25	87,00	8.784	8.542,50	241,50	97,25
Große (Neue) Süd	101,00	1,75	0,00	2.940,25	1.592,25	8.784	4.148,75	4.635,25	47,23
Kleine (Alte) Nord	4,50	6,25	0,00	132,00	60,75	8.784	8.580,50	203,50	97,68
Kleine (Alte) Süd	511,00	27,75	0,00	261,75	159,00	8.784	7.824,50	959,50	89,08
2015									
Große (Neue) Nord	24,50	29,00	0,00	1.169,25	169,75	8.760	7.367,50	1.392,50	84,10
Große (Neue) Süd	345,75	57,75	0,00	44,50	885,25	8.760	7.426,75	1.333,25	84,78
Kleine (Alte) Nord	0,00	8,50	0,00	5.279,50	292,50	8.760	3.179,50	5.580,50	36,30
Kleine (Alte) Süd	194,50	80,75	0,00	414,00	3.332,25	8.760	4.738,50	4.021,50	54,09
2014									
Große (Neue) Nord	29,00	23,00	0,00	3.598,25	56,25	8.760	5.053,50	3.706,50	57,69
Große (Neue) Süd	444,75	33,75	0,00	1.540,25	181,50	8.760	6.559,75	2.200,25	74,88
Kleine (Alte) Nord	24,50	23,50	0,00	367,25	106,00	8.760	8.238,75	521,25	94,05
Kleine (Alte) Süd	123,00	31,25	0,00	2.016,00	921,00	8.760	5.668,75	3.091,25	64,71
2013									
Große (Neue) Nord	0,00	3,75	0,00	3.542,00	193,50	8.760	5.020,75	3.739,25	57,31
Große (Neue) Süd	479,75	45,50	0,00	488,25	42,25	8.760	7.704,25	1.055,75	87,95
Kleine (Alte) Nord	4,00	47,90	0,00	3.799,25	218,00	8.760	4.690,85	4.069,15	53,55
Kleine (Alte) Süd	431,50	16,25	0,00	1.059,75	547,00	8.760	6.705,50	2.054,50	76,55
2012									
Große (Neue) Nord	48,50	12,50	0,00	509,25	75,75	8.784	8138	646,00	92,65
Große (Neue) Süd	418,00	39,25	6,25	877,75	18,00	8.784	7424,75	1.359,25	84,53
Kleine (Alte) Nord	46,25	9,50	45,00	1.781,25	283,00	8.784	6619	2.165,00	75,35
Kleine (Alte) Süd	562,75	39,75	2,50	777,50	26,50	8.784	7375	1.409,00	83,96
2011									
Große (Neue) Nord	15,00	93,50	0,00	1.329,50	211,25	8.760	7.110,75	1.649,25	81,17
Große (Neue) Süd	393,00	59,50	231,50	1.378,50	19,00	8.760	6.678,5	2.081,50	76,24
Kleine (Alte) Nord	14,00	16,50	0,00	24,25	454,25	8.760	8251	509,00	94,19
Kleine (Alte) Süd	848,45	60,50	231,25	431,25	13,00	8.760	7.175,55	1.584,45	81,91
2010									
Große (Neue) Nord	21,00	7,00	0,00	1.172,25	60,50	8.760	7.499,25	1.260,75	85,61
Große (Neue) Süd	20,75	4,50	0,00	1.180,25	299,50	8.760	7.255,00	1.505,00	82,82
Kleine (Alte) Nord	407,00	23,00	1077,25	482,50	115,75	8.760	6.654,50	2.105,50	75,96
Kleine (Alte) Süd	417,50	33,00	1.102,25	120,75	11,50	8.760	7.075,00	1.685,00	80,76

Betriebszeiten der Schleusen Kiel-Holtenau 2010- 2018

Anlage 2

	Ausfallzeiten [h] wegen										Vorges.		tatsächtl. Betriebszeit [%]	
	Entwässerung	Hochwasser/Wellenschlag	Eisgang	Reparatur	andere Ursachen	Betriebszeit [h]	tatsächl. Betriebszeit [h]	Ausfallzeit [h]	Betriebszeit [h]	Ausfallzeit [h]	Betriebszeit [%]			
2018														
Große (Neue) Nord	2,83	0,00	0,00	2,50	54,80	8.760	8.699,87	60,13	8.760	8.699,87	60,13	99,31		
Große (Neue) Süd	4,25	0,00	0,00	3,13	1.172,00	8.760	7.580,62	1.179,38	8.760	7.580,62	1.179,38	86,54		
2017														
Große (Neue) Nord	0,00	0,00	0,00	17,30	1.062,00	8.760	7.680,70	1.079,30	8.760	7.680,70	1.079,30	87,68		
Große (Neue) Süd	29,70	0,00	0,00	1,10	1.092,00	8.760	7.637,20	1.122,80	8.760	7.637,20	1.122,80	87,18		
2016														
Große (Neue) Nord	10,75	0,00	0,00	37,91	62,51	8.784	8.672,83	111,17	8.784	8.672,83	111,17	98,73		
Große (Neue) Süd	9,25	0,00	0,00	1,25	160,70	8.784	8.612,80	171,20	8.784	8.612,80	171,20	98,05		
2015														
Große (Neue) Nord	10,20	5,30	0,00	121,40	191,80	8.760	8.431,30	328,70	8.760	8.431,30	328,70	96,25		
Große (Neue) Süd	9,90	5,30	0,00	69,36	232,50	8.760	8.442,94	317,06	8.760	8.442,94	317,06	96,38		
2014														
Große (Neue) Nord	0,00	0,00	0,00	200,00	60,00	8.760	8.500,00	260,00	8.760	8.500,00	260,00	97,03		
Große (Neue) Süd	0,00	0,00	0,00	276,00	414,00	8.760	8.070,00	690,00	8.760	8.070,00	690,00	92,12		
2013														
Große (Neue) Nord	0,00	0,00	0,00	0,00	1.356,00	8.760	7.404,00	1.356,00	8.760	7.404,00	1.356,00	84,52		
Große (Neue) Süd	0,00	0,00	0,00	78,00	1.375,00	8.760	7.307,00	1.453,00	8.760	7.307,00	1.453,00	83,41		
2012														
Große (Neue) Nord	0,00	0,00	0,00	198,00	5,00	8.784	8.581,00	203,00	8.784	8.581,00	203,00	97,69		
Große (Neue) Süd	0,00	0,00	0,00	135,00	0,00	8.784	8.649,00	135,00	8.784	8.649,00	135,00	98,46		
2011														
Große (Neue) Nord	0,00	0,00	2,00	135,00	0,00	8.760	8.623,00	137,00	8.760	8.623,00	137,00	98,44		
Große (Neue) Süd	0,00	0,00	2,00	67,00	3,00	8.760	8.688,00	72,00	8.760	8.688,00	72,00	99,18		
2010														
Große (Neue) Nord	0,00	0,00	5,00	24,00	54,00	8.760	8.677,00	83,00	8.760	8.677,00	83,00	99,05		
Große (Neue) Süd	0,00	0,00	7,00	124,00	57,00	8.760	8.572,00	188,00	8.760	8.572,00	188,00	97,85		

