

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Bettina Hagedorn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
– Drucksache 17/12914 –**

### **Planungen für Baumaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist von überragender Bedeutung nicht nur für die regionale Wirtschaft im Norden, sondern für den deutschen Außenhandel insgesamt. Angesichts des dynamischen Wirtschaftswachstums im Ostseeraum und des verstärkten Handels der Ostseeregion mit Westeuropa und anderen Regionen stellt eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zwischen Nord- und Ostsee einen zentralen Wettbewerbsvorteil für die deutschen Seehäfen in Konkurrenz etwa zu Rotterdam und Antwerpen dar; er ist die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Angesichts des zu erwartenden Preisanstiegs für Energie und Treibstoffe kommt dem Nord-Ostsee-Kanal auch in ökologischer Hinsicht eine wichtige Rolle zu.

Seit Mitte der 1990er Jahre ist das Ladungsaufkommen auf dem NOK kontinuierlich gewachsen, und auch die Größe der Schiffe, die den Kanal passieren, nimmt stetig zu. Doch die Verkehrsinfrastruktur hält mit dieser Entwicklung nicht mit. Bei den vorhandenen beiden mehr als 100 Jahre alten Großschleusen in Brunsbüttel sind seit Jahren alters- und verschleißbedingte Ausfälle zu verzeichnen; die Zahl der Sperrzeiten nimmt dramatisch zu. Aktuell waren im März 2013 aufgrund von Schäden an den Toren drei der vier Schleusen mehrere Tage lang außer Betrieb; große Schiffe ab 125 Metern Länge, 20,5 Metern Breite und 6,5 Metern Tiefgang konnten den Kanal aufgrund der Bauarbeiten deshalb nicht mehr passieren. Damit war der NOK für den Großteil der Schiffe praktisch gesperrt. Angesichts des Zustandes der Bauten ist nicht auszuschließen, dass sich diese Situation jederzeit wiederholen kann.

Seit dem Vorliegen eines Gesamtkonzeptes für den Nord-Ostsee-Kanal im Jahr 2007 ist klar: Der Bau einer dritten Großen Schleusenkammer ist dringend notwendig, um anschließend die Grundsanie rung und den Ausbau der beiden vorhandenen Bauwerke realisieren zu können. Die hohe Priorität der Maßnahmen wurde auch durch die Bereitstellung der entsprechenden Finanzmittel in den Konjunkturpaketen unter dem damaligen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, unterstrichen.

Doch die zeitnahe Indienststellung der neuen Schleusenammer ist fraglich; es drohen eine massive zeitliche Verzögerung und deutliche Mehrkosten für den Bund. Auch die Ertüchtigung der Gesamtstrecke und die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Schleusen in Kiel müssen möglichst schnell mit klaren planerischen Schritten verwirklicht werden.

Die dramatische Situation auf dem Nord-Ostsee-Kanal bleibt nicht ohne Folgen für den nationalen und internationalen Warenverkehr: Schon heute müssen Reedereien lange Wartezeiten und Umwege in Kauf nehmen. Mit jedem weiteren Sperrtag nimmt der zeitliche Vorteil, den die Nutzung des NOK gegenüber der Umfahrung des Kap Skagen für die Unternehmen bietet, ab. Mittelfristig droht die Abwanderung zu den ZARA-Häfen, sollte sich der Bau der fünften Schleuse weiter verzögern. Die Bundesregierung muss die Frage beantworten, wie sie angesichts dieser Entwicklung die Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals als eine der wichtigsten Verkehrsachsen in Deutschland nachhaltig und verlässlich sicherstellen will.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Vor dem Hintergrund der verkehrlichen Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) ist das Augenmerk der Bundesregierung darauf ausgerichtet, die Infrastruktur des Kanals langfristig zu sichern. Außerdem wollen wir ihn an die gestiegenen verkehrlichen Anforderungen anpassen.

Kurzfristig notwendige Unterhaltungsmaßnahmen zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des NOK und seiner Schleusenanlagen haben dabei absolute Priorität, wie z. B. die derzeit laufenden Reparaturen an den großen Schleusenammern in Brunsbüttel.

Der Bau einer dritten Großen Schleuse (5. Kammer) in Brunsbüttel ist die unverzichtbare Voraussetzung, um bei der anschließend geplanten erforderlichen mehrjährigen Grundinstandsetzung (Sanierung) der beiden vorhandenen, rd. 100 Jahre alten Großen Schleusen erhebliche Einschränkungen für den Schiffsverkehr zu vermeiden. Im Jahr 2011 hat die Bundesregierung aus ihrem Infrastrukturbeschleunigungspaket I 300 Mio. Euro für die 5. Kammer in Brunsbüttel zur Verfügung gestellt. Nach Bekanntwerden einer Kostensteigerung von 75 Mio. Euro hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossen, die Bundesregierung dabei zu unterstützen, die Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel für den Neubau der 5. Schleusenammer zu gegebener Zeit ggf. anzupassen.

Weder liegt, wie vorgetragen, seit dem Jahr 2007 „ein Gesamtkonzept für den Nord-Ostsee-Kanal“ vor, noch wurden, wie dargestellt, für den Bau der 5. Kammer die „entsprechenden Finanzmittel in den Konjunkturpaketen unter dem damaligen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, bereitgestellt.“

Tatsächlich hat die Bundesregierung im Jahre 2007 dem Sanierungskonzept der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) für die Großen Schleusen in Brunsbüttel zugestimmt. Das Konzept beinhaltete den vorlaufenden Bau einer dritten Großen Schleuse mit anschließender Sanierung der beiden vorhandenen großen Kammern. Hierfür wurde damals lediglich der Planungsauftrag erteilt. Ein „Gesamtkonzept für den NOK“ war damit jedoch nicht verbunden.

Vielmehr müssen erwogene Maßnahmen zur Ertüchtigung bzw. Ausbau der Kanalinfrastruktur, wie z. B. die geplante Anpassung der NOK-Oststrecke, nach erfolgreicher Voruntersuchung das öffentlich-rechtliche Genehmigungsverfahren (Planfeststellung) passieren, um das erforderliche Baurecht zu erlangen. Beim Oststreckenausbau ist im Laufe dieses Jahres mit dem Baurecht zu rechnen.

Die erforderlichen Haushaltsmittel für den Bau der 5. Kammer in Brunsbüttel waren vom vorherigen Verkehrsminister zu keiner Zeit in den Haushalt eingestellt. Die Maßnahme wurde erstmalig im Haushalt 2009 mit einem Ansatz von 2 Mio. Euro bei einem damals ermittelten Mittelbedarf von 273 Mio. Euro ausgewiesen. Die jährliche Dotierung (einschl. der erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen) erfolgt bedarfsgerecht mit der Aufstellung der jährlichen Haushalte.

1. Wie hat sich nach Informationen der Bundesregierung das Verkehrs- und Transportvolumen auf dem Nord-Ostsee-Kanal seit dem Jahr 2000 entwickelt (bitte in absolute Zahlen und in Prozent aufschlüsseln), und von welchem Wachstum bei den Verkehrsleistungen und der transportierten Gütermenge geht sie bis zum Jahr 2025 aus?

Das über den NOK transportierte Ladungsaufkommen betrug im Jahr 2000 rund 58 Millionen Tonnen gegenüber rund 104 Millionen Tonnen in 2012. Dies entspricht einem Zuwachs von knapp 80 Prozent in zwölf Jahren. Das Verkehrsaufkommen hat im gleichen Zeitraum von rund 38 400 Fahrzeugen im Jahr 2000 auf rund 34 900 Fahrzeuge abgenommen (knapp 10 Prozent weniger).

Auf Basis der Rahmenannahmen der Seeverkehrsprognose 2025 ist das über den NOK transportierte Ladungsaufkommen im Jahr 2025 auf rund 127 Millionen Tonnen prognostiziert worden. Dies entspricht gegenüber dem Ladungsaufkommen aus dem Jahr 2012 einem bis 2025 prognostizierten Wachstum von rund 22 Prozent.

2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Transshipment-Verkehr der deutschen Seehäfen über den Nord-Ostsee-Kanal im gleichen Zeitraum entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben), und welchen Anteil macht er am gesamten Umschlagsvolumen der Seehäfen aus?

Die Bundesregierung verfügt über keine Statistik, die eine fragenkonforme Beantwortung ermöglicht.

Im Rahmen einer aktuellen Untersuchung zur Routenwahl über den NOK zeigt die Auswertung der Schiffsbewegungen im Transit zwischen Nord- und Ostsee in 2011, dass der Anteil der Schiffsbewegungen über den NOK mit Herkunfts- und Bestimmungsregionen in deutschen Seehäfen bei rd. 15 Prozent (10 275 Schiffsbewegungen) liegt. Dabei entfallen auf den Hafen Hamburg 7 Prozent (4 918 Schiffsbewegungen). Für die Route über Skagen beträgt der Anteil der Schiffsbewegungen mit Herkunfts- und Bestimmungsregionen in deutschen Seehäfen rd. 8 Prozent (5 826 Schiffsbewegungen) bzw. 2 Prozent (1 443 Schiffsbewegungen) für den Hafen Hamburg. In diesen Schiffsbewegungen sind die Transshipmentverkehre der deutschen Seehäfen enthalten.

3. Wie hat sich die Zahl der Sperrzeiten der Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal aufgrund von Defekten, Unfällen oder Bauarbeiten seit dem Jahr 2008 entwickelt (bitte nach Jahren, Schleusen und Gründen für die Sperrzeit aufschlüsseln), und von welchen Mehrkosten geht die Bundesregierung angesichts dieser Sperrzeiten aus
  - a) für den Bundeshaushalt durch entgangene Befahrensabgaben,
  - b) für die transportierende Wirtschaft durch Wartezeiten und Umwege?

Die Jahresstunden an Ausfallzeiten der rund um die Uhr betriebenen Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen. Die Zahlen-

darstellung konzentriert sich jeweils auf die Großen Schleusen, deren Bedeutung bei den Kanalpassagen infolge des Anstiegs der Schiffsgrößen beständig zunimmt.

Ausfall der Großen Schleusen am NOK in Stunden		2008	2009	2010	2011	2012
Brunsbüttel	Kammer Nord	631	549	1 240	1 634	598
	Kammer Süd	144	445	1 484	495	2 119
Kiel-Holtenau	Ausfall einer Kammer	114	309	235	220	338
	Ausfall beider Kammern	0	0	0	0	0

Die wesentlichen Ursachen sind planmäßige Wartungen, Instandsetzungen und Inspektionen, außerplanmäßige betriebstechnische Ausfälle, Schiffshavarien, insbesondere Torkollisionen sowie besondere Witterungslagen (Elbesturmfluten, Eisgang). Im Rahmen der Bearbeitung der Kleinen Anfrage lassen die vorliegenden Datensätze keine ursachenscharfe Zuordnung der aufgetretenen Sperrzeiten zu.

Zu den verkehrlichen und insbesondere zu den finanziellen Auswirkungen im Detail von zeitweisen Einschränkungen der Schleusenverfügbarkeit am NOK liegen keine belastbaren Erkenntnisse vor. Die unverändert positive Entwicklung beim Frachtaufkommen des NOK insbesondere auch in den letzten drei Jahren zeigt allerdings, dass daraus keine dauerhaften Verkehrsverlagerungen herzuleiten sind.

4. Wie ist der Stand der aktuellen Reparaturarbeiten an den Schleusen in Brunsbüttel, und welche Folgen hat die Sperrung des NOK nach Einschätzung der Bundesregierung für die Schifffahrt?

Die große Südkammer konnte nach nur acht Tagen wieder in Betrieb genommen werden. Mit einer Wiederinbetriebnahme der großen Nordkammer kann im Laufe des Aprils 2013 gerechnet werden.

- a) Wie viele Schiffe konnten den Kanal nach Schätzung der Bundesregierung aufgrund der Sperrung seit dem 8. März 2013 nicht durchfahren, und welches Ladungsvolumen macht dies aus?

Die Schleusenanlage in Brunsbüttel war zu keinem Zeitpunkt komplett gesperrt. Neben den beiden großen Kammern sind zwei kleinere Kammern vorhanden, deren Abmessungen etwa zwei Drittel des üblichen Kanalverkehrs bewältigen können, so dass von der aktuellen Sperrung nur gut ein Drittel des Schiffsverkehrs betroffen war. Gemessen am Verkehrsaufkommen des Jahres 2012 wären dies gut 30 Schiffe pro Tag, deren Route bzw. Fracht von den Reedereien bzw. Verladern umgeplant werden musste. Das durchschnittliche Ladungsvolumen dieser Verkehre beträgt etwa 200 000 Tonnen pro Tag.

- b) Wie viele Schiffe konnten die einzige noch verfügbare Kammer während der Reparaturarbeiten pro Tag passieren, und wie viele sind es an normalen Tagen?

Während der Reparaturarbeiten haben im Tagesdurchschnitt etwa 55 Schiffe die Schleusenanlage Brunsbüttel passiert. Im Normalbetrieb der Schleusen sind es im Tagesdurchschnitt etwa 90 Schiffe.

- c) Mit welchem volkswirtschaftlichen Schaden rechnet die Bundesregierung durch die jetzigen Ausfälle?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen. Die trotz der widrigen Begleitumstände (starker Frost, Hochwasser) sehr kurze Reparaturzeit bei der großen Südkammer hat dazu beigetragen, die Kosten der Sperrzeit für größere Schiffseinheiten auf ein Minimum zu begrenzen.

- d) Welche Höhe betragen nach Kenntnis der Bundesregierung die Reparaturkosten für die jetzt erfolgten Arbeiten sowie die in 2013 noch erforderlichen Reparaturen?

Die Kosten für die seit August 2011 laufenden und noch geplanten Reparaturen und Ertüchtigungen betragen rund 6 Mio. Euro.

- e) Welche Finanzmittel sind dafür im Bundeshaushalt 2013 veranschlagt, bzw. wie sollen die erforderlichen Kosten gedeckt werden?

Reparaturarbeiten können nicht maßnahmenscharf im Bundeshaushalt veranschlagt werden. Derartige, meist nicht planbare Instandsetzungen werden aus dem Mittelansatz für die laufende Unterhaltung und Erhaltung finanziert (Kapitel 12 03 Titel 780 11).

- f) Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Durchfahrt des NOK nach Abschluss der jetzigen Bauarbeiten dauerhaft sichergestellt ist oder rechnet sie in diesem Zusammenhang mit weiteren Ausfällen innerhalb der nächsten sechs Monate?

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wird – wie bisher – alle absehbar notwendigen Maßnahmen durchführen, um eine störungsfreie Nutzung des NOK zu gewährleisten.

- g) Wie sieht ein Notfallszenario der Bundesregierung aus?

Der Bauzustand der Schleusengruppen in Brunsbüttel und Kiel erfordert den Einsatz zusätzlicher Personalressourcen. Um für zukünftige mögliche Ausfälle noch besser gewappnet zu sein, wird eine Einsatztruppe vor Ort aufgebaut, die sofort einsatzbereit ist und die vorhandenen Kräfte an den Schleusen in Brunsbüttel und Kiel unterstützt, so dass erforderliche Wartungen, Instandsetzungen und Reparaturen schneller durchgeführt werden können.

5. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Fertigstellung der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel nach aktueller Planung sechs Jahre dauern soll, während die Planungen im Jahr 2007 noch eine Bauzeit von rund 3,5 Jahren vorsahen?

Wie eingangs dargestellt, lag im Jahr 2007 lediglich das Konzept für die Sanierung der Großen Schleusen in Brunsbüttel vor, auf dessen Basis die weiteren notwendigen Detailplanungen folgten. Die Ausführungsplanung vom Frühjahr 2012 ergab eine Bauzeit von rund fünf Jahren ab Vertragsschluss. Im Zuge der anschließenden vertieften technischen Bearbeitung der Ausschreibungsunterlagen wurden wesentliche bautechnische Detailprobleme erkannt, die zu komplexeren Bauabläufen und damit insgesamt zu einer Bauzeitverlängerung führen.

6. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass mit dem Konjunkturpaket II im Jahre 2009 Mittel in Höhe von 270 Mio. Euro für den Neubau der fünften Schleusenkammer bereitgestellt wurden, und warum sind diese nicht in Anspruch genommen worden, obwohl 2010 die planungsrechtlichen Voraussetzungen vorlagen?

Nein. Die 5. Schleusenkammer Brunsbüttel hatte zu diesem Zeitpunkt noch kein Baurecht, so dass weder eine Auftragserteilung noch die Finanzierung von Teilmaßnahmen innerhalb der begrenzten Laufzeit der Programme möglich war. Für den Bau der 5. Schleusenkammer wurde im Jahr 2009 ein Ansatz von 2 Mio. Euro bei einem damals ermittelten Mittelbedarf von 273 Mio. Euro in den Bundeshaushaltsplan aufgenommen.

7. Für welche Zwecke wurden die für den NOK vorgesehenen Mittel verwendet?

Die im Bundeshaushalt für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen veranschlagten Ausgaben werden für die in Anlage 1 zu Kapitel 12 03 ausgewiesenen Einzelmaßnahmen verwendet.

8. Warum hat die Bundesregierung in den Jahren 2009 bzw. 2010 keine Initiative ergriffen, um für die Planung und den Bau der dritten Großschleuse in Brunsbüttel sowie weiterer Maßnahmen zur Ertüchtigung des NOK, wie die Begradigung der sog. Oststrecke, Fördermittel im Rahmen von TEN (Transeuropäische Netze) zu beantragen?

In den Jahren 2009 und 2010 wurde geprüft, ob ein Antrag für eine TEN-V-Förderung im Rahmen des Mehrjahresprogramms 2010 sinnvoll erscheint. Dabei stellte sich heraus, dass die formalen Voraussetzungen für eine Antragstellung (u. a. Baureife) nicht erfüllt waren. Ein Antrag hätte somit keine Aussicht auf Erfolg gehabt.

9. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die Gesamtkosten für den Neubau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel nach jetziger Planung bei rund 375 Mio. Euro liegen werden, und welche Gründe gibt es für diesen Kostenanstieg?

Ja. Die komplexen Bauabläufe erfordern einige zusätzliche Bauteile zur Sicherung der grundbaulich besonders anspruchsvollen Gründung und Verankerung der Schleusenkammer. Die Änderungen im Bauablauf, der Einbau der zusätzlichen Bauteile und die Bauzeitverlängerung wirken sich auf die voraussichtlichen Bauausgaben aus. Im Ergebnis sind rund 375 Mio. Euro an Gesamtausgaben zu erwarten.

10. Warum hat die Bundesregierung vor diesem Hintergrund bei der Ausbringung der Zusatzinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur in der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses im November 2011 für den Neubau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel eine Summe von 300 Mio. Euro im Finanzplan des Bundes 2012 bis 2016, verteilt auf fünf Jahrestanchen von jeweils 60 Mio. Euro, vorgesehen?

Zum Zeitpunkt der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages im November 2011 entsprachen die veranschlagten Gesamtausgaben von 300 Mio. Euro der damaligen Projektplanung. Auf dieser Basis und mit einer damals angenommenen Bauzeit von fünf Jahren wurde die Maßnahme in der Finanzplanung des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms berücksichtigt.

11. Wie erklärt die Bundesregierung den Umstand, dass für die Baumaßnahme im laufenden Haushaltsjahr 2013 zunächst nur der in 2012 nicht vollständig verausgabte Betrag von rund 10 Mio. Euro zur Verfügung stehen sollte (vgl. Berichtsanforderung der Abgeordneten Bettina Hagedorn vom 16. Januar 2013), und wie kommt es vor diesem Hintergrund, zu der jetzigen Neubewertung?

Im laufenden Haushaltsjahr sind für die Baumaßnahme 30 Mio. Euro im Infrastrukturbeschleunigungsprogramm veranschlagt (siehe Erläuterungen zu Kap 12 02 Titel 791 01). Die aktualisierte Bedarfseinschätzung für 2013 lag im Januar bei rund 10 Mio. Euro. Die Aussage im Bericht an die Abgeordnete Bettina Hagedorn lautete: „Infolge der zeitlichen Verschiebung der Ausschreibung (für die Hauptbaumaßnahme) kann in 2013 voraussichtlich nur der in 2012 nicht verausgabte Betrag verausgabt werden.“

Der dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages am 13. März 2013 vorgetragene Sachstandsbericht (17(8)5929) bestätigt diese Einschätzung der Aussage im Bericht an die Abgeordnete Bettina Hagedorn.

12. Wann wird die Bundesregierung dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages die neue Kostenkalkulation und die aktuellen Finanzplanungsansätze zur Entscheidung vorlegen, und aus welchen Mitteln sollen die Mehrkosten in Höhe von derzeit 75 Mio. Euro finanziert werden?

Der dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages am 13. März 2013 vorgetragene Sachstandsbericht (17(8)5929) mit dem dort dargestellten Ausgabenbedarf hat weiterhin Gültigkeit. Der gegenüber der bisherigen Planung veränderte Ausgaben- und VE-Bedarf wird im Rahmen der Finanzplanung bis 2017 berücksichtigt. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat in seiner 117. Sitzung am 13. März 2013 den Beschluss gefasst, die Bundesregierung dabei zu unterstützen, die Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel für das Vorhaben zu gegebener Zeit ggf. anzupassen.

13. Wofür sollen nach den Plänen der Bundesregierung die für das Haushaltsjahr 2013 zur Verfügung stehenden Finanzmittel in Höhe von rund 40 Mio. Euro (30 Mio. Euro, die nach bisheriger Planung für 2013 zur Verfügung stehen sowie weitere 10 Mio. Euro, die in 2012 nicht verausgabt wurden) verausgabt werden?

Die im Infrastrukturbeschleunigungsprogramm veranschlagten Mittel für die 5. Schleusenkammer Brunsbüttel sind zweckgebunden. Die Verwendung ist gemäß Haushaltsvermerk verbindlich. Nicht beanspruchte Mittel bleiben somit der Maßnahme als übertragbare Reste in den Folgejahren erhalten.

14. Zu welchem Zeitpunkt ist angesichts des geänderten Zeitplans ein Antrag bei der EU auf Förderung von TEN-Projekten oder von vorrangig eingestufteten TEN-Vorhaben aus Sicht der Bundesregierung frühestens möglich, und welche Voraussetzungen müssen dafür gegeben sein?

Die Antragstellung auf eine TEN-Förderung kann erst nach einem Aufruf der EU erfolgen. Dieser Aufruf geschieht im Regelfall jährlich. Zum jetzigen Zeitpunkt gehen wir davon aus, dass beim nächsten Aufruf der EU ein Antrag auf eine TEN-Förderung gestellt werden kann.

15. Zu welchen Ergebnissen kommt der jetzt vorliegende Bericht zur fachrechtlichen Qualitätssicherung der Vergabeunterlagen, und ist auf dieser Basis aus Sicht der Bundesregierung eine Überarbeitung der bisherigen Planungen erforderlich, die zu einer weiteren Verzögerung des Bauvorhabens führen könnte?

Die notwendige fachliche und rechtliche Qualitätssicherung der Vergabeunterlagen für die komplexe Baumaßnahme wurde vor kurzem abgeschlossen. Die Ausschreibungsunterlagen sind im April veröffentlicht worden.

16. Welche vergaberechtlichen Fragen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die erneute Überprüfung notwendig gemacht, und welche Kanzleien waren damit beauftragt?

Mit der Prüfung der Qualität der Vergabeunterlagen aus juristischer Sicht und der Beantwortung von Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Vergabeverfahren wurden die HFK Rechtsanwälte LLP aus Hamburg nach einem umfangreichen Auswahl- und Vergabeverfahren im Juni 2012 beauftragt.

17. Wann ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einem Abschluss der Arbeiten zur Verlängerung der Mole 2 zu rechnen, die Voraussetzung für den Neubau der fünften Schleusenkammer ist, und welche Gründe gibt es für die Verzögerung der Bauarbeiten?

Im vergangenen Jahr wurden wie geplant notwendige bauvorbereitende Maßnahmen für die 5. Kammer durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde auch damit begonnen, die Mole 2 wie erforderlich zu verlängern. Verursacht durch ein Vergabenachprüfungsverfahren vor der Vergabekammer, in dem die Vergabeentscheidung der Verwaltung bestätigt wurde, konnten die Bauarbeiten für die Mole 2 nur mit einer mehrmonatigen Verschiebung starten. Der Abschluss der Arbeiten ist nunmehr im Oktober 2013 vorgesehen.

18. Zu welchem Zeitpunkt plant die Bundesregierung nach dem jetzt erfolgten Abschluss der Qualitätssicherung eine Veröffentlichung der Ausschreibung, und zu welchem Zeitpunkt rechnet sie mit einem Baubeginn für die neue Schleusenkammer?
19. Kann die Bundesregierung Medienberichte bestätigen, dass eine Fertigstellung des Schleusenneubaus nicht vor dem Jahr 2020 zu erwarten ist (vgl. Barmstedter Zeitung vom 23. Februar 2013), und wie begründet sie diese Verzögerung von drei Jahren gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Bezug auf die verschiedenen Verzögerungen bis zur Fertigstellung der 5. Kammer wird auf die Antworten zu den Fragen 5 und 15 verwiesen. Die Ausschreibung ist im April veröffentlicht worden. Der Bauvertrag kann dann voraussichtlich im Frühjahr 2014 geschlossen werden. Vergabenachprüfungsverfahren könnten diesen Termin noch um einige Monate nach hinten schieben. Bei sieben Jahren Bauzeit werden Haushaltsmittel bis zum Jahr 2021 benötigt. Nach aktueller Planung wird die Verkehrsfreigabe im zweiten Halbjahr 2020 erfolgen können (etwa ein halbes Jahr vor Abschluss aller Bautätigkeiten).

20. Wie viele Mitglieder umfasst die „Schleusenbaugruppe“ (früher: Projektgruppe NOK Schleusen)?

Insgesamt umfasst die Schleusenbaugruppe 22 Beschäftigte.

- a) Welchen Bereichen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) entstammen die Mitglieder der „Schleusenbaugruppe“, und wie viele von ihnen sind befristet beschäftigt?

Soweit die Beschäftigten nicht für die Schleusenbaugruppe erstmals von der WSV eingestellt wurden (5), waren sie zuvor bei der BAW (1) und in den Sachbereichen 1 und 2 der WSÄ Brunsbüttel (15) und Kiel-Holtenau (1) tätig. Von den 22 Mitgliedern der „Schleusenbaugruppe“ sind zurzeit drei Personen befristet beschäftigt.

- b) Welche Aufgaben hat die „Schleusenbaugruppe“ im Einzelnen?

Aufgabe der Schleusenbaugruppe ist die Planung und Realisierung der Grundinstandsetzung (Sanierung) der Großen Schleusen in Brunsbüttel mit den Teilmaßnahmen:

- Vorlaufender Bau der 5. Schleusenkammer
- Grundinstandsetzung der Großen Schleusenkammern

sowie damit verbundener Einzelmaßnahmen wie z. B. die Realisierung der im Schleusenbereich erforderlichen Deicherhöhung.

- c) Wurde ihre Zusammensetzung im Zuge der laufenden Umstrukturierung der WSV verändert?  
d) Wenn ja, in welcher Form und aus welchen Gründen?

Nein.

21. Erwägt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der aktuellen Probleme am NOK, ihre im „5. Bericht des BMVBS zur Reform der WSV“ dargelegten Pläne zur Neuordnung der Ämterstruktur der WSV zu überprüfen, und hält sie an dem Vorhaben fest, die Zuständigkeit für den NOK einem neuen WSA Elbe/NOK in Cuxhaven zu übertragen?

Entsprechend dem Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 26. September 2012 wird die im 5. Bericht zur Reform der WSV vorgeschlagene Ämterstruktur, insbesondere die darin vorgesehene Trennung von „Verkehr“ und „Infrastruktur“ erneut überprüft. Festlegungen zu den Aufgaben und Standorten können erst aufgrund dieser Überprüfung stattfinden.

22. Wie viele Mitglieder der „Schleusenbaugruppe“ sind derzeit nach Informationen der Bundesregierung mit der Vorbereitung der Ausschreibung und Vergabe befasst, und wie viel Personal ist für die Überwachung der sich anschließenden Bauarbeiten vorgesehen?

Fast die vollständige Schleusenbaugruppe ist mit der Ausschreibung der 5. Schleusenkammer sowie der Durchführung notwendiger vorlaufender Maßnahmen u. a. zur Verlängerung der Mole 2 und zur Baufeldfreimachung befasst. Nur drei Mitarbeiter sind mit der Restabwicklung des neuen Mitteldükers, der Planung der Deicherhöhung und der Vorbereitung der Grundinstandsetzung der Großen Schleusenkammern betraut.

In der Bauphase der 5. Schleusenkammer wird das Personal für die Steuerung und Abwicklung der Bauverträge sowie der Verträge mit den freiberuflich Täti-

gen benötigt, die zur Unterstützung des Baubevollmächtigten und u. a. auch für die örtliche Bauüberwachung vertraglich gebunden wurden.

23. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Aufstockung des Personalbestandes vorgesehen, um die zeitliche Verzögerung im Planungsverfahren auszugleichen, und wenn nein, inwieweit ist dies aus Sicht der Bundesregierung zu prüfen?

Nein. Die zeitlichen Verzögerungen, die sich bei der Ausschreibungsplanung ergeben haben, würden sich bei der Vergabe und dem anschließenden Bau auch durch eine Personalaufstockung nicht ausgleichen lassen. Der Zeitplan des Vergabeverfahrens orientiert sich an den Vorgaben für Mindestfristen des EU-Vergaberechts, die auf den besonderen Einzelfall dieser Vergabe anzuwenden sind. Mit dem Ziel eines rechtssicheren Verfahrens sind hier wegen der anspruchsvollen technischen Fragestellungen z. B. längere Fristen für die Abgabe und die Wertung der Angebote vorzusehen. Der Bauablaufplan orientiert sich an den Erfordernissen und Abhängigkeiten der verschiedenen Bauphasen.

24. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung angesichts der zeitlichen Verzögerungen beim Neubau der fünften Schleusenkammer auf den Betrieb der vorhandenen zwei Großen Schleusen in Brunsbüttel, und mit welchen Maßnahmen sollen kurz- und mittelfristig weitere Ausfälle bei den überalterten Hauptschleusen verhindert werden?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 4f und 4g verwiesen.

25. Macht dies nach Einschätzung der Bundesregierung einen personellen Mehrbedarf in den zuständigen Ämtern der WSV erforderlich, und wenn ja, wie soll dieser gedeckt werden?
26. Welche zusätzlichen Reparaturkapazitäten und Materialreserven sind dafür aus ihrer Sicht erforderlich?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 4g verwiesen.

Die für den Aufbau der Einsatztruppe vor Ort zur Unterstützung der vorhandenen Kräfte an den Schleusen in Brunsbüttel und Kiel erforderlichen elf Stellen wurden für den NOK im Rahmen des bestehenden Nachbesetzungskorridors aus der WSV zur Verfügung gestellt. Stellen entsprechender Wertigkeit werden im Zuge der WSV-Reform bis 2023 eingespart.

27. Zu welchem Zeitpunkt ist nach jetzigem Stand mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der „Oststrecke“ des Nord-Ostsee-Kanals zu rechnen, und wie sieht der aktuelle Zeitplan der Bundesregierung für die Maßnahme aus?
- a) Wann soll nach jetziger Planung die Ausschreibung erfolgen?
- b) Zu welchem Zeitpunkt sind aus Sicht der Bundesregierung erste Bauvergaben möglich?
- c) Wann rechnet sie mit einer Fertigstellung der Maßnahme?

Mit dem Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses den Ausbau der NOK-Oststrecke wird im Sommer 2013 gerechnet. Im Anschluss ist das erforderliche

Einvernehmen des Landes Schleswig-Holstein einzuholen, bevor der Planfeststellungsbeschluss erlassen werden kann.

Nach dem Planfeststellungsbeschluss wären erst die umfangreiche Ausführungsplanung und die Ausschreibungen durchzuführen, soweit dies Projekt im Rahmen der verfügbaren Finanzplanfonds unter Berücksichtigung anderer prioritärer Projekte möglich ist. Vollziehbares Baurecht und eine Veranschlagung der erforderlichen Haushaltsmittel vorausgesetzt wären erste Bauvergaben im besten Fall in 2014 möglich.

Zur Frage der Realisierbarkeit vgl. Antwort zu Frage 35.

28. Kann die Bundesregierung Medienberichte bestätigen, wonach auch die Kosten für die weiteren Maßnahmen zur Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals nach aktueller Planung über der bisher veranschlagten Summe von 1,25 Mrd. Euro liegen werden (vgl. Barmstedter Zeitung vom 23. Februar 2013), und auf welche Summe belaufen sich diese nach ihrer jetzigen Kalkulation?

Nein.

Zur Frage der Realisierbarkeit vgl. Antwort zu Frage 35.

29. In welchem Umfang können Planungsarbeiten für die Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals nach Einschätzung der Bundesregierung durch Beschäftigte der WSV bewältigt werden, und erwägt sie eine Aufstockung des Personals?

Für die in der Antwort zu Frage 28 dargestellten Bauprojekte ist neben dem genannten Investitionspersonal in Brunsbüttel auch bereits Personal in der „Planungsgruppe Ausbau NOK“ beim WSA Kiel-Holtenau bereitgestellt worden. Eine Aufstockung des Investitionspersonals in Brunsbüttel und Kiel ist derzeit nicht geplant.

30. In welchen Bereichen ist eine Vergabe von Aufgaben an private Unternehmen erforderlich, und welche Kosten sind dafür aus Sicht der Bundesregierung zu veranschlagen?

Neben der Vergabe der Baumaßnahmen durchgängig an private Baufirmen werden für die in der Antwort zu Frage 28 dargestellten Bauprojekte in erheblichem Umfang Ingenieurbüros für die Planungen eingeschaltet. Solche werden auch mit Leistungen zur Unterstützung der Bauabwicklung beauftragt werden, z. B. für das Bauvertragsmanagement, die örtliche Bauaufsicht und die Koordinierung des Sicherheits- und Gesundheitsschutzes. Die zu erwartenden Summen an Honorarkosten für die Planungen und die weiteren Ingenieurleistungen lassen sich derzeit nicht belastbar abschätzen, da die einzelnen Projekte sehr unterschiedliche Planungsstände aufweisen.

31. In welchem Zeitraum sollen nach den Plänen der Bundesregierung die Schleusen in Kiel saniert werden, und mit welchen Kosten rechnet sie dafür?
32. Wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag eine entsprechende Kostenkalkulation zur Beschlussfassung vorlegen?

33. Welche Behinderungen für den Schiffsverkehr erwartet die Bundesregierung während der Phase der Sanierungsarbeiten?

Die Fragen 31, 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Sanierung der Kieler Schleusengruppe erarbeitet die WSV des Bundes aktuell ein Instandsetzungskonzept. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat vor kurzem der groben Konzeption der Sanierung zugestimmt. Demnach wird in Kiel kein Bau einer zusätzlichen Kammer erforderlich. Hintereinander werden erst die kleinen, danach die großen Kammern saniert. Der Schifffahrt stehen somit grundsätzlich immer jeweils drei Kammern zur Verfügung, so dass wesentliche Beeinträchtigungen vermieden werden.

Sobald die Planungen abgeschlossen sind, werden die Sanierungsmaßnahmen in den Bundeshaushalt eingeworben. Nach derzeitiger Schätzung wird von erforderlichen Mitteln in Höhe von 240 Mio. Euro ausgegangen.

34. Wann und zu welchen Kosten soll die alte Levensauer Hochbrücke durch einen Neuausbau ersetzt werden?

Für den Ersatz der Levensauer Hochbrücke ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Zurzeit erfolgt die Erarbeitung und Zusammenstellung der Planfeststellungsunterlagen mit dem Ziel, Anfang 2014 das Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Die geschätzte Dauer des Verfahrens beträgt zwei Jahre.

Danach wäre vor einem Baustart noch die Ausführungsplanung durchzuführen. Der Brückenersatz könnte voraussichtlich in den Jahren 2017 bis 2019 durchgeführt werden.

35. Erwägt die Bundesregierung ein Sonderprogramm des Bundes zur Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals, um den Sanierungsstau aufzulösen und die dringend erforderlichen Baumaßnahmen zeitnah durchführen zu können, und wie begründet sie ihre Haltung?

Die Bundesregierung generiert im Rahmen des Haushalts alle Möglichkeiten, um die erforderlichen Baumaßnahmen so schnell wie möglich durchführen zu können.