

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Claudia Müller, Sven-Christian Kindler, Dr. Ingrid Nestle, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Erneute Kostensteigerungen und Verzögerungen am Wasserstraßenprojekt 5. Schleusenammer Brunsbüttel**

Der Nord-Ostsee-Kanal verbindet als künstliche Wasserstraße Nord- und Ostsee miteinander und bietet Schiffen eine Abkürzung zur Umfahrung von Skagen (Dänemark). Dadurch können Treibstoff, Emissionen und Betriebskosten gespart werden, indem sich die erforderliche Fahrtzeit um 10 bis 14 Stunden (rund 250 Seemeilen) reduziert. Gleichzeitig sinkt dadurch die Gefahr von Schiffsunfällen in der Ostsee.

Vor 125 Jahren für den Verkehr freigegeben, ist die Infrastruktur des Kanals inzwischen deutlich in die Jahre gekommen und bisher nur stellenweise saniert oder ersetzt worden. Diverse Investitionen wie der Bau neuer Brückenbauwerke, die Instandsetzung bestehender Schleusen sowie die Anpassung der Fahrrinne werden daher in den folgenden Jahren erforderlich bzw. sind bereits begonnen worden oder in Planung. Trotz vorübergehender Tendenzen (u. a. sinkender Ölpreis) und entsprechender Rückverlagerungen auf die Umfahrung von Skagen ist dem vor allem aus klimaschutz- und volkswirtschaftlichen Gründen die sinnvolle und notwendige Aufrechterhaltung des Kanals entgegenzusetzen.

Aktuell in Bau ist die sog. 5. Schleusenammer Brunsbüttel. Diese soll als Umfahrung der zu einem späteren Zeitpunkt dringend zu erneuernden beiden großen Schleusen dienen. Beschlossen wurde die Maßnahme im Jahr 2007, bei einem damals noch geplanten Kostenvolumen in Höhe von 273 Mio. Euro. Zwischenzeitlich musste die Kostenprognose mehrfach angepasst werden, etwa mit Stand 2018 auf 830 Mio. Euro und zuletzt mit Vorlage des Bundeshaushalts 2021 nochmals deutlich auf 1,2 Mrd. Euro. Diese Anpassung der Gesamtkosten bedeutet eine mehr als Vervierfachung der Kostenplanungen gegenüber 2007 (<https://www.shz.de/lokales/norddeutsche-rundschau/neue-schleuse-am-kanal-s-prengt-milliardengrenze-id29793507.html>).

Der ehemalige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt (CSU) hatte beim Start der Bauarbeiten 2014 noch eine Verkehrsfreigabe der Schleuse bis 2020 zugesichert: „Bis 2020 wird das erste Schiff durchgehen“ (<https://www.abendblatt.de/wirtschaft/article125316745/Schleuse-Brunsbuettel-soll-bis-2020-saniert-sein.html>). Nun haben sich nicht nur die Kosten deutlich erhöht, sondern auch die Bauzeit hat sich um weitere zwei Jahre bis 2026 deutlich verlängert.

Auch die im Jahr 2014 noch angepeilten Gesamtkosten des Kanalausbaus in Höhe von 1,5 Mrd. Euro werden inzwischen mit aktuell aufsummierten

2,6 Mrd. Euro weit überschritten (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/050-scheuer-ausbau-nok-oststrecke.html>). Allein durch die beiden Projekte Schleuse Brunsbüttel und Ausbau der Oststrecke (wofür sich ebenfalls die Kosten gegenüber ersten Schätzungen von 130 Mio. auf 500 Mio. Euro deutlich erhöht haben) sind die aktuellen Kosten auf 1,7 Mrd. Euro gestiegen.

Die extremen Kostensteigerungen seit Beginn der Planungen zur 5. Schleusenkammer Brunsbüttel bis heute sind nach Ansicht der Fragesteller 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 inklusive unzureichende Bewertung von möglichen Risiken, aber auch Kostensteigerungen durch ein kürzlich erfolgtes sog. Streitbeilegungsverfahren mit dem Baukonsortium.

Es ist nach Ansicht der Fragesteller nicht ausgeschlossen, dass die oben genannten Projekte noch teurer werden und noch länger dauern – und damit sowohl der Seeverkehrswirtschaft nicht zum geplanten Zeitpunkt zur Verfügung stehen als auch für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler für lange Zeit zur Belastung werden und im Bundeshaushalt andere wichtige Schleusenprojekte an Wasserstraßen über Jahre blockieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Welchen konkreten detaillierten Baufortschritt gab es seit Baubeginn an der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel, und welchen Stand der Bauleistungen weist der Neubau der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel aktuell auf?  
b) Die Erstellung welcher Bauleistungen ist seit Januar 2019 hinzugekommen (bitte tabellarisch auflisten)?
2. Welche Bauleistungen und Maßnahmen sind noch zu erstellen (bitte tabellarisch auflisten)?
3. Wann soll die fünfte Schleusenkammer entsprechend den aktuellen Planungen der Bundesregierung in Betrieb genommen werden (Betriebsfreigabe)?
4. a) Bei welchen Bauleistungen ist gegenüber dem Stand Januar 2019 inzwischen mit Verzögerungen in welchem Umfang zu rechnen (bitte tabellarisch auflisten)?  
b) Wie begründet die Bundesregierung diese Verzögerungen, die nach aktuellem Kenntnisstand bis spätestens 2026 reichen, jeweils?
5. Wie setzen sich die aktuellen Gesamtkosten des Bauvorhabens 5. Schleusenkammer Brunsbüttel zusammen (bitte tabellarisch mit Nennung der Kostenbestandteile und Gesamtkosten mit jeweils aktuellen Baukostenständen auflisten)?
6. Wie setzten sich die Gesamtkosten des Bauvorhabens 5. Schleusenkammer Brunsbüttel per Planungsstand 2007 zusammen (bitte tabellarisch mit Nennung der Kostenbestandteile und Gesamtkosten auflisten)?
7. Welche Entwicklung nahmen folgende dem geplanten Bauwerk zurechenbare Kostenbestandteile im Rahmen der Errichtung (jeweils Planungsstände 2007 gegenüber 2020 in jeweils absoluten und relativen Werten) hinsichtlich  
a) des Kampfmittelaufschlusses und der potenziellen Bergung,

- b) des schwierigen Baugrunds (Gründungspfähle etc.),
  - c) der Nachforderungen des Baukonsortiums bzw. der beteiligten Bauunternehmen,
  - d) der erforderlichen Nachträge,
  - e) der Rechtsstreitigkeiten, Schlichtungsverfahren, außergerichtlichen Vergleiche,
  - f) der allgemeinen Preissteigerungen,
  - g) der Entwicklung der Baupreise,
  - h) der Risikopuffer des Gesamtprojekts?
8. Welche bauvertraglichen Änderungen sowie erforderlichen Nachträge gab es seit Bauvergabe, und zu welchen zeitlichen Verzögerungen und zusätzlichen Kosten haben diese jeweils geführt (bitte konkrete Änderungen sowie Nachträge mit konkreten Zeitpunkten und entsprechendem finanziellen und zeitlichen Umfang tabellarisch darstellen)?
9. Welche Punkte waren zwischen dem Bund (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung – WSV) und dem beauftragten Baukonsortium strittig, und welche Gründe haben zu einem Rechtsstreit und daraus folgendem Schlichtungsverfahren mit Vergleich zwischen dem Bund (WSV) und dem beauftragten Baukonsortium geführt?
10. a) Welche Kosten sind dem Bund bisher im Zuge der Vorbereitung, Planung und Durchführung der dreieinhalb Jahre andauernden internen Streitbeilegung insgesamt entstanden?
- b) Welche Kosten sind dem Bund für seine Anwälte, Rechtsberater, externen Berater, externen Beratungsunternehmen und/oder sonstigen externen Kräfte entstanden?
- c) Welche weiteren internen Kosten in diesem Zusammenhang sind dem Bund entstanden?
- d) Wie viele Personen innerhalb der Bundesregierung und deren nachgelagerten Behörden haben über welche Zeiträume hinweg wie viele Arbeitsstunden im Zuge der internen Streitbeilegung geleistet (bitte in Vollzeitäquivalenten und Stunden angeben)?
11. a) Auf welche Punkte haben sich die Parteien in diesem Vergleich konkret geeinigt?
- b) Bei welchen Punkten konnte keine Einigung erzielt werden?
- c) Welche Punkte wurden in den Vergleichsverhandlungen nicht thematisiert?
12. a) Trifft es zu, dass das bisherige Streitbeilegungsverfahren und somit die Gesamtpauschalierung lediglich die Leistungen des Bauloses 1 (Massivbau) umfasst (vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes vom 9. Juni 2020, S. 4; bitte begründen)?
- b) Wenn ja, rechnet die Bundesregierung damit, dass im Zuge der weiteren Bauarbeiten auch interne Streitbeilegungen zu den anderen Baulosen initiiert werden?
- c) Plant die Bundesregierung, selbst entsprechende interne Streitbeilegungen zu initiieren?

13. a) Hat die Bundesregierung inzwischen das im Januar 2020 eingereichte Angebot zur sog. Gesamtpauschalierung geprüft?  
b) Wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum noch nicht, und wann soll die Prüfung abgeschlossen werden?
14. Hat die Bundesregierung inzwischen die haushaltsrechtliche und vergaberechtliche Zulässigkeit des Angebotes des Auftragnehmers zur Gesamtpauschalierung (inklusive der bekannten Ansprüche) geprüft?  
Wenn ja, zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung im Zuge ihrer Prüfung gelangt?  
Wenn nein, warum ist die Prüfung noch nicht abgeschlossen, und wann soll sie abgeschlossen werden?
15. Inwiefern wird nach Kenntnis der Bundesregierung das Ergebnis des Streitbeilegungsverfahrens Ausgabensteigerungen der weiteren im Rahmen des Bauprojektes geschlossenen Verträge zur Folge haben?
16. a) Welche Aspekte deckt die aktuelle Vergleichssumme in Höhe von 370 Mio. Euro konkret ab?  
b) Welche Aspekte deckt die Vergleichssumme nicht ab?
17. Wie ist die Projektsteuerung im Zuge des Baus der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel konkret organisiert, und welche Rolle nimmt dabei die WSV ein (bitte detailliert beschreiben)?
18. Welche Anreiz- bzw. Sanktionsmechanismen bestehen gegenüber dem Baukonsortium bzw. weiteren Auftragnehmern im Zusammenhang mit der Projektentwicklung?
19. Inwieweit kann die Bundesregierung zum aktuellen Zeitpunkt ausschließen, dass es nicht doch noch zu möglichen weiteren Rechtsstreitigkeiten mit entsprechenden Kostenrisiken kommen wird?  
a) Wie hoch schätzt die Bundesregierung das Risiko weiterer Rechtsstreitigkeiten ein?  
b) Worauf basiert diese Risikoeinschätzung?  
c) Mit welchen Unsicherheiten ist diese Risikoeinschätzung verbunden?
20. Wie schätzt die Bundesregierung nach ihrer Kenntnis das Risiko weiterer Ausgabensteigerungen und Bauzeitverlängerungen am Projekt ein?  
Worauf basieren diese Einschätzungen?  
Mit welchen Unsicherheiten sind sie verbunden?
21. Aus welchen Gründen waren nach Auffassung und Kenntnis der Bundesregierung deutliche Kostensteigerungen und deutliche zeitliche Verzögerungen nicht bereits zum Vertragsabschluss des Projekts ersichtlich?
22. Welche aktuellen Risiken hinsichtlich Kosten- und Zeitplanung bestehen zum aktuellen Zeitpunkt mit Perspektive auf die geplante Bauzeit weiterhin bzw. können noch auftreten?
23. Welche Zeitriskiken aus dem Vergleich des Bundes (WSV) mit dem Baukonsortium bestehen weiterhin, und wie beziffert die Bundesregierung diese konkret?

24. Aus welchen Gründen konnte die Bundesregierung dem Bundesrechnungshof, dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages sowie der Öffentlichkeit seit Planungsstand 2007 bis heute keine verbindlichen Angaben zu den voraussichtlichen Gesamtausgaben und zum Fertigstellungstermin vorlegen?
25. In welchem Umfang sowie zeitlichen Abstand wird die Bundesregierung den Bundesrechnungshof, den Haushaltsausschuss sowie die Öffentlichkeit über den weiteren Projektfortschritt sowie die Kosten- und Zeitverzögerungen berichten?
26. a) Ab wann ist vorgesehen, die große Doppelschleuse Brunsbüttel (und ggf. auch die kleine Doppelschleuse) instand zu setzen?  
b) Um welchen Zeitraum mussten diese Maßnahmen mit den Verzögerungen an der fünften Schleusenkammer weiter in die Zukunft geschoben werden?
27. Inwieweit wurden im Rahmen von Planung, Vergabe und Baudurchführung der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel welche Empfehlungen der Reformkommission Großprojekte umgesetzt oder ggf. teilweise umgesetzt (bitte tabellarisch aufführen)?

Berlin, den 17. November 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**





