

Kleine Anfrage

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

Kostensteigerungen bei Wasserstraßenprojekten des Bundes

Entlang Deutschlands Wasserstraßen befinden sich zahlreiche wichtige Bauwerke wie mehrere hundert Schleusen- und Wehranlagen, zwei Schiffshebewerke sowie Hunderte Kanal-, Straßen und Eisenbahnbrücken. Doch viele dieser Bauwerke sind zwischenzeitlich, nach langem Investitionsstillstand im Bereich der Wasserstraßen, in die Jahre gekommen und sanierungs- bzw. ersatzbedürftig (vgl. <https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/Bundeswasserstraesen-in-Niedersachsen-in-schlechtem-Zustand,wasserstrassen104.html>). In den vergangenen Jahren wurden einige dieser Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen angesprochen und befinden sich in Planung bzw. sind in Bau. Diese Baumaßnahmen sind nach Auffassung der Fragesteller relevant für die Aufrechterhaltung des Verkehrsträgers Wasserstraße und können zukünftig einen zuverlässigen Betrieb der Binnenschifffahrt sichern.

Bei vielen dieser aktuellen Wasserstraßenprojekte – meist technisch anspruchsvolle Ingenieurbauwerke – sind jedoch vermehrt erhebliche Kostensteigerungen (oft einhergehend mit zeitlichen Verzögerungen) zu verzeichnen und auch weitere Kostensteigerungen nicht auszuschließen:

- Am Nord-Ostsee-Kanal summieren sich die geplanten und in Bau befindlichen Projekte statt auf 1,5 Mrd. Euro (Stand 2014) auf inzwischen 2,6 Mrd. Euro (+75 Prozent)(<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/050-scheuer-ausbau-nok-oststrecke.html>),
- an der Mosel (Bau zweiter Schleusenkammern an mehreren Schleusen) betragen die Kostensteigerungen bisher 431,7 Mio. Euro (+140 Prozent)
- am Dortmund-Ems-Kanal (kürzlich Beginn der Bauarbeiten für den Ersatz mehrerer Schleusen) betragen die Kostensteigerung bisher 182 Mio. Euro (+40 Prozent),
- am Main sind noch vor Baubeginn der Bau einer Schleuse (Neubau Schleuse Obernau) die Kosten seit 2014 um 95 Mio. Euro angestiegen (+70 Prozent),
- und auch bei zukünftigen Projekten sind Kostensteigerungen gegenüber bisher veranschlagten Kosten, etwa beim Projekt „Schleuse Scharnebeck“, die nach einem Planungsstand von 2014 aktuell noch Investitionskosten in Höhe von 270 Mio. Euro aufweist, wahrscheinlich.

Es ist nach Auffassung der Fragestellenden zu befürchten, dass diese jeweils deutlichen Mehrkosten den Bereich für die Wasserstraßen im Verkehrsetat des Bundeshaushalts noch über die nächsten Jahre deutlich belasten werden. Dies wird auch für weitere Projekte nicht folgenlos bleiben, zumal die Mehrheit an Wasserstraßenbauwerke deutlich in die Jahre gekommen ist.

Die Bemühungen des Bundes, zusätzliche Investitionen in Erhalt und Ersatzinvestitionen im Bereich Binnenwasserstraßen zu tätigen, sind aus Sicht der Fragestellenden nicht ausreichend. Vielmehr droht dem Bereich Wasserstraße eine erhebliche Unterfinanzierung. Die Daehre-/Bodewig-Kommission der Verkehrsministerkonferenz hatte bereits 2013 eine Unterfinanzierung bei der Wasserstraße festgestellt und eine nachholende Sanierung der Verkehrsinfrastruktur über eine ausreichende Mittelausstattung, auch im Bereich Wasserstraße, über mindestens 15 Jahre gefordert (https://www.vifg.de/_downloads/service/Bericht_Bodewig-Kommission_13-10-02.pdf, S. 8).

Aus ersten deutlichen Kostensteigerungen der jeweiligen Bauprojekte hätte die Bundesregierung nach Auffassung der Fragestellenden bereits Konsequenzen für Folgeprojekte ziehen und intensivere Planungen bereits vor dem Bau weiterer Wasserstraßengroßprojekte vornehmen müssen, um weitere Kostensteigerungen zu vermeiden. Sie hätte von Anfang an ehrlichere Kosten (inklusive Risikozuschlägen und Inflations- sowie Baupreissteigerungen) heranziehen sollen, um zukünftige Finanzierungslücken im Bundeshaushalt im Bereich der Finanzierung der Bundeswasserstraßen zu vermeiden.

Aus welchen Gründen nicht von Beginn an die tatsächlichen Kosten angesetzt werden und die Bauprojekte besser gesteuert werden, ist aus Sicht der Fragestellenden bisher nicht ersichtlich. Zukünftige Wasserstraßenprojekte müssen dies jedoch stärker berücksichtigen und die Bundesregierung sollte deutlich mehr Transparenz gegenüber Bürgerinnen und Bürgern zeigen.

Es ist insofern fraglich, welche Schlüsse die Bundesregierung aus den aktuell sehr deutlichen Kostensteigerungen an Bundeswasserstraßen zieht und wie sie dies bei zukünftigen Projekten plant zu verhindern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie haben sich die allgemeinen Preissteigerungen in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2009 entwickelt (bitte jeweils pro Jahr tabellarisch angeben)?
2. Wie haben sich die Baukosten in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2009 für öffentliche Bauprojekte im Durchschnitt entwickelt (bitte jeweils pro Jahr tabellarisch angeben)?
3. Welche Kostensteigerungen weisen die in Planung bzw. Bau befindlichen Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Bereich Wasserstraße seit Kostenstand 2014 durchschnittlich auf?
4. Welche Baukostensteigerungen haben die Bundesregierung und ihre nachgelagerten Behörden bei den verschiedenen Gewerken im Zuge des Neubaus, des Ausbaus und der Sanierung von Bundeswasserstraßeninfrastrukturen und insbesondere beim Brückenbau über bzw. in der Nähe von oder auch als Teil von Bundeswasserstraßeninfrastrukturen und bei sonstigen Anlagen im Zeitraum 2009 bis 2020 (Stand November 2020) festgestellt (bitte nach verschiedenen Bundeswasserstraßeninfrastrukturen und nach Gewerken differenzieren sowie jahresscheibengenau darstellen), und wie hat sich der Durchschnittspreis pro Quadratmeter Brückenflächen im Zeitraum 2009 bis 2020 (Stand November 2020) entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen)?

5. Welche Maßnahmen aus dem BVWP 2030 (Bereich Wasserstraße) befinden sich aktuell in Planung, haben Baurecht bzw. sind im Bau?
Und welche Projekte haben dieses Stadium jeweils bisher nicht erreicht (bitte tabellarisch angeben)?
6. Welche Rolle bezüglich Kostensteigerungen und Verlängerung der Bauzeit haben bei Wasserstraßengroßprojekten unbekannter Baugrund und sonstige Risiken (z. B. Kampfmittelräumung)?
7.
 - a) Inwieweit verfolgt die Bundesregierung die Empfehlungen der Reformkommission Großprojekte (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/reformkommission-bau-grossprojekte-endbericht.pdf?__blob=publicationFile, Endbericht aus 2015) bei der Durchführung von Großprojekten?
 - b) Welche konkreten Maßnahmen, Initiativen, interministeriellen Anweisungen und weiteren Umsetzungen hat die Bundesregierung aus den Empfehlungen der Reformkommission Großprojekte bisher abgeleitet (bitte tabellarisch aufführen)?
 - c) Welche weiteren konkreten Maßnahmen diesbezüglich plant die Bundesregierung im Jahr 2021 umzusetzen?
 - d) Welche weiteren Kommissionen, Arbeitsgruppen oder weitere Gremien wurden seitdem mit der Thematik der Umsetzung der Empfehlungen aus dem Bericht der Reformkommission Großprojekte durch die Bundesregierung eingesetzt bzw. beauftragt, mit welchen jeweiligen Ergebnissen?
8. Welche Handlungsempfehlungen hat die Bundesregierung seit Vorlage des Endberichts der Reformkommission Großprojekte umgesetzt, insbesondere
 - a) inwieweit sind im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 Risikobetrachtungen in die jeweiligen Kostenschätzungen der Projekte (Wasserstraßenprojekte) eingeflossen, und falls nicht, warum nicht,
 - b) inwieweit erstellt die Bundesregierung Bedarfsermittlungen im Vorfeld der Finanzierung von Projekten an Bundeswasserstraßen, und falls nicht, warum nicht,
 - c) inwieweit hat die Bundesregierung insbesondere bei Projekten an Bundeswasserstraßen Datenbanken, welche mit differenzierten, ggf. bauteilbezogenen Kostenkennwerten, die auf Daten bereits abgerechneter Projekte basieren, geschaffen (und pflegt diese), und falls nicht, warum nicht,
 - d) inwieweit ist durch die Bundesregierung insbesondere bei Projekten an Bundeswasserstraßen eine transparente und systematische, ggf. auch für Außenstehende nachvollziehbare, Aufbereitung der Kostenermittlung und Risikoerfassung auf allen Projektentwicklungsstufen erfolgt, und falls nicht, warum nicht,
 - e) liegt inzwischen bei allen Projekten an Bundeswasserstraßen vor dem Baubeginn ein zusammenfassendes Dokument vor, das die Ausführungsplanung für das gesamte Projekt sowie detaillierte Angaben zu Kosten, Risiken und Vorgaben zum Zeitplan enthält, und wenn nein, warum nicht,

- f) inwieweit erfolgt durch die Bundesregierung bei Projekten an Bundeswasserstraßen eine Erfassung von in der Ausführungsphase vertraglich gebundenen und verausgabten Mitteln, sodass eine effektive Kontrolle von Kosten, Risiken und Zeitplanung möglich ist, und falls dies nicht erfolgt, warum nicht,
 - g) inwieweit erstellt sie vor Freigabe von Haushaltsmitteln für ein Projekt an Bundeswasserstraßen ein systematisches Risikomanagement und legt dies dem Bundestag, dem Bundesrechnungshof bzw. der Öffentlichkeit vor,
 - h) inwieweit richtet sie parallel zur Entwurfsplanung komplexer Bauprojekte an Bundeswasserstraßen ein unabhängiges, kontinuierliches Controlling ein,
 - i) inwieweit handelt sie bei Projekten an Bundeswasserstraßen nach der Vorgabe „erst planen, dann bauen“, und falls sie diese nicht bei bestimmten Projekten nicht verfolgt, warum nicht,
 - j) inwieweit erfolgt die Auftragsvergabe von Projekten bzw. Teilprojekten an Bundeswasserstraßen ausschließlich nach dem Preis, bzw. in welchen Fällen werden dabei auch weitere Wertungskriterien (Qualität, technischer Wert, Betriebs- und Folgekosten) einbezogen,
 - k) wie bewertet die Bundesregierung, dass sie im Rahmen von Projekten an Bundeswasserstraßen Aufgaben selbst übernimmt (und nicht an Dritte vergibt), und wie stellt sie folglich sicher, dass sie in diesem Zusammenhang über die notwendigen personellen und fachlichen Kompetenzen verfügt,
 - l) inwieweit sind inzwischen Anpassungen gemäß Handlungsempfehlungen der Reformkommission Großprojekte hinsichtlich der Vertragsgestaltung beim Bau von Projekten an Bundeswasserstraßen vorgenommen worden bzw. sollen zukünftig berücksichtigt werden,
 - m) inwieweit finden bereits Bonus- bzw. Malus-Regelungen in Bezug auf Erreichen bzw. Nichterreichen definierter Ziele beim Bau von Projekten an Bundeswasserstraßen Anwendung (bitte jeweilige Projekte benennen), falls nicht, warum nicht,
 - n) wie und durch welche Vorgaben stellt sie sicher, dass im Falle erforderlicher Änderungen bei laufenden Projekten an Bundeswasserstraßen Transparenz über die Folgen für Kosten und Termine weiter kontinuierlich hergestellt werden kann,
 - o) bei welchen Projekten an Bundeswasserstraßen kommt inzwischen die BIM-Methode (Building Information Modeling: Vernetzte Planung, Ausführung und Bewirtschaftung von Bauprojekten mithilfe von Software) zum Einsatz, und falls diese (ganz oder teilweise) nicht zum Einsatz kommt, warum nicht?
9. Welche Projektsteuerung sieht die Bundesregierung bei Großprojekten an Bundeswasserstraßen jeweils vor, und wo ist diese jeweils (auch bei Einbezug von externen Dritten) vertraglich festgelegt?
10. Wie stellt sich die Projektorganisation bei den aktuell laufenden Wasserstraßengroßprojekten jeweils dar?
11. Bei wie vielen und welchen Projekten an Bundeswasserstraßen seit 2009 nahm die Bundesregierung die Bauherrenfunktion selbst wahr, und bei wie vielen Projekten delegierte sie diese ganz oder teilweise an Bauunternehmen (Generalunternehmer bzw. Dritte)?

12. Inwieweit werden bei der Organisation von Großprojekten
 - a) Budgetverantwortungen in welcher Höhe und mit welchen Kompetenzen auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übertragen,
 - b) zusätzliche Verantwortungen (zusätzliche Projektverantwortungen, Personalverantwortung etc.) auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übertragen,
 - c) Entscheidungswege in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) vereinfacht,
 - d) flexible Organisationsstrukturen für die Dauer von Projekten bzw. Projektphasen eingeführt bzw. wird auf bestehende Strukturen der jeweiligen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter zurückgegriffen (bitte jeweils begründen)?
13. Zu welchen Mehrkosten an welchen Wasserstraßenprojekten des Bundes haben bisher Nachträge bzw. Nachtragsleistungen seitens beauftragter Bauunternehmen seit 2009 jeweils geführt (bitte jahresscheibengenau auflisten und die Gesamtsumme für die Jahre 2009 bis 2020 darstellen)?
14.
 - a) Durch welche Maßnahmen versucht die Bundesregierung, zu Mehrkosten führende Nachträge bzw. Nachtragsleistungen seitens beauftragter Bauunternehmen zukünftig von vornherein für eine bessere Planbarkeit von Beginn des jeweiligen Projekts an zu vermeiden?
 - b) Inwiefern hat die Bundesregierung ihre seit 2009 ergriffenen Maßnahmen evaluiert?
 - c) Welche Ergebnisse erbrachten die entsprechenden Evaluierungen, und zu welchen weiteren Maßnahmen bzw. welchen Adaptionen von bestehenden Maßnahmen haben die Evaluationen geführt?
15. Inwieweit gab es seit 2009 im Rahmen des Baus von Großprojekten an Bundeswasserstraßen Planungsänderungen während der Bauphase (bitte tabellarisch nach Projekten auflisten und jeweils begründen)?
16. Durch welche Maßnahmen wären nach Auffassung der Bundesregierung diese Planungsänderungen während der Bauphase vermeidbar gewesen (bitte jeweils begründen)?
17. Wie strebt die Bundesregierung an, Planungsänderungen nach Baubeginn bei zukünftigen Projekten zu vermeiden (bitte begründen)?
18. Welche Klageverfahren oder Streitbeilegungsverfahren mit welchen jeweils Beteiligten gab es seit 2009 bei Großprojekten an Bundeswasserstraßen (jeweils ab Zeitpunkt der Ausschreibung), zu welchen Kosten für den Bund und welchen Kostensteigerungen haben diese jeweils geführt, und welche zeitlichen Verzögerungen der jeweiligen Baumaßnahme waren damit jeweils verbunden (bitte tabellarisch auflisten)?
19. Wie begründet die Bundesregierung die Steigerung der aktuellen Gesamtkosten der Investitionsprojekte am Nord-Ostsee-Kanal (aktuell 2,6 Mrd. Euro gegenüber 1,5 Mrd. Planungsstand 2014; bitte in jeweiligen Gesamtkosten enthaltene Projekte nennen und jeweilige Kostensteigerungen erläutern)?
20. Wie begründet die Bundesregierung die deutliche Kostensteigerung der geplanten Gesamtkosten des Projekts „Oststrecke am Nord-Ostsee-Kanal“ von 130 Mio. Euro (Stand 2007) auf 500 Mio. (Stand 2020) (bitte prozentuale Gewichtung der jeweiligen Mehrkosten angeben)?

21. Durch welche konkreten Maßnahmen, insbesondere im Rahmen der Projektsteuerung, will die Bundesregierung erreichen, dass das Projekt „Ausbau der Oststrecke am Nord-Ostsee-Kanal“ nicht mehr als die aktuell prognostizierten 500 Mio. Euro kosten wird?
22. Wann soll das Projekt „Ausbau der Oststrecke am Nord-Ostsee-Kanal“ entsprechend den aktuellen Planungen der Bundesregierung fertiggestellt werden?
23. Welche Entwicklung nahmen folgende dem Projekt „Ausbau der Oststrecke am Nord-Ostsee-Kanal“ zurechenbare Kostenbestandteile im Rahmen der Planung und Errichtung (jeweils Planungsstände 2007 gegenüber 2020 (Quelle: Entwurf Bundeshaushalt 2021) in jeweils absoluten und relativen Werten; bitte jahresscheibengenau darstellen)
 - a) hinsichtlich Kampfmittelaufschluss und potenzieller Bergung,
 - b) hinsichtlich schwierigen Baugrunds (Gründungspfähle etc.),
 - c) hinsichtlich Nachforderungen des Baukonsortiums bzw. der beteiligten Bauunternehmen,
 - d) hinsichtlich erforderlicher Nachträge,
 - e) hinsichtlich Planungsänderungen nach Baubeginn,
 - f) hinsichtlich Rechtsstreitigkeiten, Schlichtungsverfahren, außergerichtlicher Vergleiche,
 - g) hinsichtlich allgemeiner Preissteigerungen,
 - h) hinsichtlich der Entwicklung der Baupreise,
 - i) hinsichtlich Risikopuffer des Gesamtprojekts,
 - j) hinsichtlich möglicher weiterer Aspekte, die zu Kostensteigerungen beigetragen haben?
24. Wie begründet die Bundesregierung die deutliche Kostensteigerung der geplanten Gesamtkosten des Projekts „Tunnel Rendsburg“ am Nord-Ostsee-Kanal von 13,6 Mio. Euro (Stand 2002) auf 135 Mio. (Stand 2020) mit welcher prozentualen Gewichtung der jeweiligen Mehrkosten?
25. Für wann ist die Beendigung des gesamten Projekts „Tunnel Rendsburg“ am Nord-Ostsee-Kanal vorgesehen (gesamte Inbetriebnahme), mit welchem entsprechenden aktuellen Zeit- und Kostenplan?
26. Inwieweit wird die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zukünftig beim Bau von Straßenbauwerken (Brücken, Tunnel) auf die Planungsexpertise z. B. der Autobahn GmbH des Bundes zurückgreifen, und welche Aufgaben strebt sie an bis wann projektbezogen an die Autobahn GmbH zu übertragen?
27. Welche Entwicklung nahmen folgende dem Projekt „Tunnel Rendsburg“ am Nord-Ostsee-Kanal zurechenbare Kostenbestandteile im Rahmen der Errichtung (jeweils Planungsstände 2002 gegenüber 2020 in jeweils absoluten und relativen Werten; bitte jahresscheibengenau darstellen)
 - a) hinsichtlich Kampfmittelaufschluss und potenzieller Bergung,
 - b) hinsichtlich schwierigen Baugrunds (Gründungspfähle etc.),
 - c) hinsichtlich Nachforderungen des Baukonsortiums bzw. der beteiligten Bauunternehmen,
 - d) hinsichtlich erforderlicher Nachträge,
 - e) hinsichtlich Planungsänderungen nach Baubeginn,

- f) hinsichtlich Rechtsstreitigkeiten, Schlichtungsverfahren, außergerichtlicher Vergleiche,
 - g) hinsichtlich allgemeiner Preissteigerungen,
 - h) hinsichtlich der Entwicklung der Baupreise,
 - i) hinsichtlich Risikopuffer des Gesamtprojekts,
 - j) hinsichtlich möglicher weiterer Aspekte, die zu Kostensteigerungen beigetragen haben?
28. Wie begründet die Bundesregierung die deutliche Kostensteigerung der geplanten Gesamtkosten des Projekts „Ersatz der beiden kleinen Schleusenammern Kiel-Holtenau“ am Nord-Ostsee-Kanal von 240 Mio. Euro (Stand: 2017) auf 315 Mio. Euro (Stand: 2020)(bitte prozentuale Gewichtung der jeweiligen Mehrkosten angeben)?
29. Durch welche konkreten Maßnahmen, insbesondere im Rahmen der Projektsteuerung, will die Bundesregierung erreichen, dass das Projekt „Ersatz der beiden kleinen Schleusenammern Kiel-Holtenau“ am Nord-Ostsee-Kanal nicht mehr als die aktuell prognostizierten 315 Mio. Euro kosten wird?
30. Wann soll das Projekt „Ersatz der beiden kleinen Schleusenammern Kiel-Holtenau“ am Nord-Ostsee-Kanal entsprechend den aktuellen Planungen der Bundesregierung in Betrieb genommen werden (Betriebsfreigabe)?
31. Welche Baumaßnahmen an den Schleusen sind darüber hinaus aktuell in Kiel-Holtenau mit welchem aktuell beabsichtigten jeweiligen Zeit- und Kostenplan vorgesehen (neben möglichen weiteren Maßnahmen insbesondere der Maßnahme Grundinstandsetzung Große Schleuse)?
32. Welche weiteren Investitionsprojekte am Nord-Ostsee-Kanal befinden sich außerdem aktuell in Planung, mit welchem jeweiligen aktuellen Zeit- und Kostenplan (bitte jeweilige Preisstände angeben)?
33. Wie begründet die Bundesregierung die deutliche aktuelle Kostensteigerung der Gesamtkosten des Baus zweiter Schleusenammern an der Mosel um 190 Mio. Euro binnen eines Jahres, welche Schleusenbauwerke sind davon inwieweit betroffen, und wie stellen sich die Gesamtplanungen des Projekts aktuell dar?
34. Wie begründet die Bundesregierung die deutliche Kostensteigerung der geplanten Gesamtkosten des Projekts „Bau zweiter Schleusenammern an der Mosel“ von 308 Mio. Euro (Stand: 2008) auf aktuell 740 Mio. Euro (Stand: 2020) (bitte prozentuale Gewichtung der jeweiligen Mehrkosten angeben, auch auf die jeweiligen Schleusen des Projekts bezogen)?
35. Durch welche konkreten Maßnahmen, insbesondere im Rahmen der Projektsteuerung, will die Bundesregierung erreichen, dass das Projekt „Bau zweiter Schleusenammern an der Mosel“ nicht mehr als die aktuell prognostizierten 740 Mio. Euro kosten wird?
36. Wann soll das Projekt „Bau zweiter Schleusenammern an der Mosel“ entsprechend den aktuellen Planungen der Bundesregierung abgeschlossen sein und die einzelnen Schleusen jeweils in Betrieb genommen werden (Betriebsfreigabe)?
37. Welche Entwicklung nahmen folgende dem Projekt „Bau zweiter Schleusenammern an der Mosel“ zurechenbare Kostenbestandteile im Rahmen der Errichtung (jeweils Planungsstände 2008 gegenüber 2020 in jeweils absoluten und relativen Werten sowie für jede einzelne Schleuse; bitte jahresscheibengenau darstellen)

- a) hinsichtlich Kampfmittelaufschluss und potenzieller Bergung,
 - b) hinsichtlich schwierigen Baugrunds (Gründungspfähle etc.),
 - c) hinsichtlich Nachforderungen des Baukonsortiums bzw. der beteiligten Bauunternehmen,
 - d) hinsichtlich erforderlicher Nachträge,
 - e) hinsichtlich Planungsänderungen nach Baubeginn,
 - f) hinsichtlich Rechtsstreitigkeiten, Schlichtungsverfahren, außergerichtlicher Vergleiche,
 - g) hinsichtlich allgemeiner Preissteigerungen,
 - h) hinsichtlich der Entwicklung der Baupreise,
 - i) hinsichtlich Risikopuffer des Gesamtprojekts,
 - j) hinsichtlich möglicher weiterer Aspekte, die zu Kostensteigerungen beigetragen haben?
38. Wie begründet die Bundesregierung die Steigerung der aktuellen Gesamtkosten des Investitionsprojekts „Ersatz von Schleusen am Dortmund-Ems-Kanal“ von 448 Mio. Euro in 2017 auf aktuell 630 Mio. Euro (bitte in jeweiligen Gesamtkosten enthaltene Einzelprojekte nennen und jeweilige Kostensteigerungen erläutern)?
39. Durch welche konkreten Maßnahmen, insbesondere im Rahmen der Projektsteuerung, will die Bundesregierung erreichen, dass das Projekt „Ersatz von Schleusen am Dortmund-Ems-Kanal“ nicht mehr als die aktuell prognostizierten 630 Mio. Euro kosten wird?
40. Wann soll das Projekt „Ersatz von Schleusen am Dortmund-Ems-Kanal“ entsprechend den aktuellen Planungen der Bundesregierung abgeschlossen sein und die einzelnen Schleusen jeweils in Betrieb genommen werden (Betriebsfreigabe)?
41. Welche Entwicklung nahmen folgende dem Projekt „Ersatz von Schleusen am Dortmund-Ems-Kanal“ zurechenbare Kostenbestandteile im Rahmen der Errichtung (jeweils Planungsstände 2017 gegenüber 2020 in jeweils absoluten und relativen Werten sowie für jede einzelne Schleuse; bitte jahresscheibengenau darstellen)
- a) hinsichtlich Kampfmittelaufschluss und potenzieller Bergung,
 - b) hinsichtlich schwierigen Baugrunds (Gründungspfähle etc.),
 - c) hinsichtlich Nachforderungen des Baukonsortiums bzw. der beteiligten Bauunternehmen,
 - d) hinsichtlich erforderlicher Nachträge,
 - e) hinsichtlich Planungsänderungen nach Baubeginn,
 - f) hinsichtlich Rechtsstreitigkeiten, Schlichtungsverfahren, außergerichtlicher Vergleiche,
 - g) hinsichtlich allgemeiner Preissteigerungen,
 - h) hinsichtlich der Entwicklung der Baupreise,
 - i) hinsichtlich Risikopuffer des Gesamtprojekts,
 - j) hinsichtlich möglicher weiterer Aspekte, die zu Kostensteigerungen beigetragen haben?

42. Wie begründet die Bundesregierung die Steigerung der aktuellen Gesamtkosten des Investitionsprojekts „Neubau Schleuse Obernau am Main“ von 135,5 Mio. Euro in 2014 auf aktuell 230 Mio. Euro (bitte in jeweiligen Gesamtkosten enthaltene Einzelprojekte nennen und jeweilige Kostensteigerungen erläutern)?
43. Durch welche konkreten Maßnahmen, insbesondere im Rahmen der Projektsteuerung, will die Bundesregierung erreichen, dass das Projekt „Neubau Schleuse Obernau am Main“ nicht mehr als die aktuell prognostizierten 230 Mio. Euro kosten wird?
44. Wann soll das Projekt „Neubau Schleuse Obernau am Main“ entsprechend den aktuellen Planungen der Bundesregierung abgeschlossen sein und in Betrieb genommen werden (Betriebsfreigabe)?
45. Welche Entwicklung nahmen folgende dem Projekt „Neubau Schleuse Obernau am Main“ zurechenbare Kostenbestandteile im Rahmen der Planung (jeweils Planungsstände 2014 gegenüber 2020 in jeweils absoluten und relativen Werten)
 - a) hinsichtlich Kampfmittelaufschluss und potenzieller Bergung,
 - b) hinsichtlich schwierigen Baugrunds (Gründungspfähle etc.),
 - c) hinsichtlich Planungsänderungen,
 - d) hinsichtlich Rechtsstreitigkeiten, Schlichtungsverfahren, außergerichtlicher Vergleiche,
 - e) hinsichtlich allgemeiner Preissteigerungen,
 - f) hinsichtlich der Entwicklung der Baupreise,
 - g) hinsichtlich Risikopuffer des Gesamtprojekts,
 - h) hinsichtlich möglicher weiterer Aspekte, die zu Kostensteigerungen beigetragen haben?
46. Welchen aktuellen Stand haben die Planungen und ggf. die Baumaßnahmen zur Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg, inklusive voraussichtlicher Zeit- und Kostenplanung?
47. Wie stellt sich der aktuelle Zeit- und Kostenplan im Zuge der Investitionsmaßnahme Verlängerung und grundlegende Instandsetzung der Schleusen am Neckar dar (bitte tabellarisch unter Nennung aller Neckarschleusen sowie in Summe aufführen)?
48. Welche Kostenbestandteile enthielten die Gesamtkosten für das Projekt „Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen“ per Planungsstand 2014 (1,178 Mrd. Euro; <https://www.bvwp-projekte.de/was-serstrasse/w29/w29.html>) (bitte tabellarisch auflisten)?
49. Bis wann ist aktuell geplant, sämtliche Maßnahmen zu Verlängerung und grundlegenden Instandsetzung der Schleusen am Neckar abzuschließen?
50. Inwieweit ist durch die Bundesregierung eine Anpassung der bestehenden Verwaltungsvereinbarung aus 2007 geplant (aktuell werden darüber seitens Baden-Württemberg 15 Planungsstellen zur Verfügung gestellt), um für den Neckarausbau ggf. mehr Planungsstellen vom Land Baden-Württemberg bereitgestellt zu bekommen?

51. Inwieweit ist durch die Bundesregierung die Übernahme von Planungskapazitäten durch das Land Nordrhein-Westfalen für Bundeswasserstraßenprojekte, z. B. zur Ertüchtigung des sog. Westdeutschen Kanalnetzes oder weiterer Projekte, vorgesehen (bitte rechtliche Grundlage, Anzahl Planungsstellen, betreffende Projekte sowie ggf. vorgesehenen Zeitraum nennen)?
52. Welchen aktuellen Stand haben die Planungen zum Schiffshebewerk Scharnebeck/Lüneburg (Ersatzneubau), inklusive voraussichtlicher Zeit- und Kostenplanung?
53. Welche Kostenbestandteile enthielten die Gesamtkosten für das Projekt „Ersatzneubau Schleuse Scharnebeck“ per Planungsstand 2014 (270 Mio. Euro; <https://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w12/w12.html>) (bitte tabellarisch auflisten)?
54. Welche Empfehlungen der Reformkommission Großprojekte beabsichtigt die Bundesregierung, bei der Planung, Ausschreibung und Baudurchführung der Baumaßnahme „Ersatzneubau Schiffshebewerk Scharnebeck/Lüneburg“ umzusetzen bzw. teilweise umzusetzen (bitte tabellarisch auf-führen)?

Berlin, den 24. November 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

