

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/24995 –

Kostensteigerungen bei Wasserstraßenprojekten des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

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/Bundeswasserstrassen-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 Wasserstraßen Großprojekte 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.

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)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit 2009 sind erhebliche Preissteigerungen erkennbar. Die zu konstatierende Baupreissteigerung ist zu einem erheblichen Anteil auf den Investitionshochlauf an den Bundeswasserstraßen insgesamt zurückzuführen. Eine Ursache für die Kostensteigerungen der langlaufenden Großprojekte sind die steigenden rechtlichen und gesellschaftlichen Anforderungen auch während der Genehmigungsverfahren zur Erlangung des Baurechts. Auflagen aber auch neue Herausforderungen, wie z. B. die Anpassung an den Klimawandel, führen im Küstenbereich zu Veränderungen im Realisierungsprozess und somit zu Ausgabensteigerungen. Zur Entwicklung der Baukosten für öffentliche Bauprojekte wird auf die Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes (abrufbar unter: destatis.de) verwiesen.

Im Einzelnen wird auf die Antworten zu den Fragen 19, 20, 21, 28, 29, 33, 35, 36, 38, 39, 42 und 43 verwiesen.

3. Welche Kostensteigerungen weisen die in Planung bzw. Bau befindlichen Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Bereich Wasserstraße seit Kostenstand 2014 durchschnittlich auf?

Die ursprünglichen Kostenschätzungen sind dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zu entnehmen. Die aktuellen Ausgaben für die BVWP-Projekte sind im Haushalt ausgewiesen.

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)?

Es gibt keine Anzeichen, dass der Durchschnittspreis von den allgemeinen Preissteigerungen abweicht.

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)?

Maßnahmen aus dem BVWP 2030

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	In Planung	Baurecht	In Bau	Zusätzliche Bemerkungen
Laufende und fest disponierten Projekte							
1	W 47	Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal, Untere-Havel-Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen, Havelkanal	VDE 17 (Hannover – Magdeburg – Berlin)	X	X	X	Außer der in Planung und in Bau befindlichen Teilmaßnahmen sind weitere Teilmaßnahmen zum großen Teil fertiggestellt.
2	W 48	Dortmund-Ems-Kanal	Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke		X	X	
3	W 49	Mittelweser	Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante)				Bis auf nicht zielrelevante Restmaßnahmen fertiggestellt
4	W 50	Mittellandkanal/Mittelweser	Neubau Schleuse Minden				fertiggestellt

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	In Planung	Bau-recht	In Bau	Zusätzliche Bemerkungen
5	W 51	Datteln-Hamm-Kanal	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke)			X	
6	W 52	Rhein-Herne-Kanal	Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Östlich Gelsenkirchen)	X	X	X	unterschiedliche Projektstände in Abhängigkeit vom Streckenausbau
7	W 53	Mosel	Bau der 2. Schleusenkammer Trier				fertiggestellt (derzeit Probebetrieb)
8	W 54	Main	Fahrrinnenvertiefung zwischen Wipfeld und Limbach	X	X	X	unterschiedliche Projektstände in Abhängigkeit von der jeweiligen Stauhaltung,
9	W 55	Havel-Oder-Wasserstraße	Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow			X	
10	W 01	Nord-Ostsee-Kanal (NOK)	Ausbau der Oststrecke des NOK		X	X	
Zugesagter Neubeginn							
11	W 44	Unter- und Außenelbe	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe			X	Fertigstellung 2021

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	In Planung	Bau-recht	In Bau	Zusätzliche Bemerkungen
Neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf und Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E und VB)							
1	W 25	Rhein	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein	X			
2	W 30	Main	Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg				Die Planungen wurden noch nicht aufgenommen.
3	W 45	Außenweser	Fahrrinnenanpassung der Außenweser	X			Infolge Klagen/Urteil gegen den Planfeststellungsbeschluss erfolgt eine Überarbeitung der Planung
4	W 02	NOK	Vertiefung des NOK	X			Vorab Ausbau der Oststrecke
5	W 46b	Unterweser	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)				Im Einvernehmen mit den betroffenen Bundesländern derzeit zurückgestellt

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	In Planung	Bau-recht	In Bau	Zusätzliche Bemerkungen
6	W 46a	Unterweser	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)	X			Infolge Klagen/Urteil gegen den Planfeststellungsbeschluss erfolgt eine Überarbeitung der Planung
7	W 23	Wesel-Datteln-Kanal	Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der „Großen Schleusen“	X			
8	W 06	Außenems	Vertiefung der Außenems	X			Planfeststellungsverfahren läuft
9	W 41	Datteln-Hamm-Kanal	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke)				derzeit keine Planungsaktivitäten
10	W 03	NOK	Neutrassierung der Saatsee-Kurve am NOK	X			
11	W 04	Rostock	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock	X			Planfeststellungsverfahren läuft, Abschluss voraussichtlich im Frühjahr 2021
12	W 31	Donau	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A)	X	X	X	Teilabschnitt 1 in Bau, Teilabschnitt 2 im Genehmigungsverfahren
13	W 27	Rhein	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zw. Duisburg und Stürzelberg	X			
14	W 05	Wismar	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar	X			
15	W 18	Dortmund-Ems-Kanal	Anpassung des Dortmund-Ems-Kanals (Nordstrecke)	X	X	X	unterschiedliche Projektstände in Abhängigkeit vom Schleusenstandort
16	W 37	Havel-Oder-Wasserstraße	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße	X	X	X	unterschiedliche Projektstände in Abhängigkeit vom Streckenausbau
17	W 10	Stichkanal Salzgitter	Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen	X	X		Baurecht überwiegend vorhanden, Streckenausbau kurz vor Baubeginn

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	In Planung	Bau-recht	In Bau	Zusätzliche Bemerkungen
18	W 24	Küstenkanal	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen	X			
19	W 12	Elbe-Seiten-Kanal	Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck	X			
20	W 29	Neckar	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen	X	X		Die verschiedenen 27 Schleusen haben unterschiedliche Bearbeitungsstände.
21	W 28	Mosel	Bau von sieben 2. Schleusenkammern an der Mosel	X	X		unterschiedliche Projektstände in Abhängigkeit vom Standort
22	W 33	Elbe-Lübeck-Kanal	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	X	X	X	unterschiedliche Projektstände der Teilmaßnahmen (Schleusen, Brücken)

6. Welche Rolle bezüglich Kostensteigerungen und Verlängerung der Bauzeit haben bei Wasserstraßengroßprojekten unbekannter Baugrund und sonstige Risiken (z. B. Kampfmittelräumung)?

Die Verhältnisse im Baugrund, Kampfmittelgefahren sowie der Zustand einer vorhandenen Anlage stellen vor allem bei komplexen Bauwerken ein Risiko dar. Sondierungen können nur repräsentative Ausschnitte liefern.

Das Risiko unbekannter Baugrund- oder Kampfmittelräumung kann daher eine erhebliche Rolle spielen.

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 auflisten)?
- 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?

Die Fragen 7a bis 7d werden gemeinsam beantwortet.

Auf der Grundlage der von der Reformkommission Bau von Großprojekten vorgelegten Handlungsempfehlungen für mehr Effizienz, Termin- und Kostensicherheit bei großen Bauprojekten wurde Ende 2015 der Aktionsplan Großprojekte erstellt. Zur Umsetzung des Aktionsplans wurden eine Reihe von Pilotprojekten in den Bereichen BIM (Building Information Modeling), Risikomanagement und Partnerschaftliche Projektzusammenarbeit auf den Weg gebracht.

Im März 2018 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Leitfaden Großprojekte mit Handlungsanleitungen zur Verbesserung von Projektabläufen im Infrastrukturbereich veröffentlicht.

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?

Die Fragen 8 bis 80 werden gemeinsam beantwortet.

Risikobetrachtungen auf Ebene des BVWP erfolgen projektspezifisch über Sensitivitätsbetrachtungen in den Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Einen pauschalen Risikozuschlag auf die Kostenschätzung gibt es nicht.

Der Ausbaubedarf der verkehrlichen Infrastruktur wurde im Rahmen der Erstellung des BVWP ermittelt. Darauf aufbauend ist der Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen mit dem Bundeswasserstraßenausbaugesetz beschlossen worden. Kostenschätzungen für Projekte an Bundeswasserstraßen werden auf Grundlage von Vergleichsprojekten ermittelt. Die Parameter unterscheiden sich angesichts der sich örtlich unterscheidenden Randbedingungen zum Teil erheblich. Datenbanken, die diese Anforderungen berücksichtigen, sind im Aufbau. Im Zuge der Umsetzung des sogenannten Transparenzbeschlusses erfolgt bis 2022 eine Aktualisierung der Gesamtausgaben der einzelnen Investitionsprojekte auf Basis aktueller Erkenntnisse und Preisstände.

Die Voraussetzung für die Umsetzung von Bauprojekten in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist die Genehmigung einer Entwurfs-Ausführungsunterlage. Diese beinhaltet die Aspekte zur Planung für das gesamte Projekt sowie zu Kosten, Risiken und zum Zeitplan (siehe https://www.baw.de/publikationen/vv-wsv-bautechnik/0/VV-WSV_2107_Entwurfsaufstellung_06-2016.pdf).

Die Haushaltsmittelbewirtschaftung erfolgt entsprechend der Bundeshaushaltsordnung. Für Wasserstraßengroßprojekte wird eine Risikobetrachtung durchgeführt. Ein systematisches Risikomanagement ist im Aufbau. Die WSV hat für die Großprojekte ein vier-Augen-Prinzip und ein Mehr-Ebenen-Prinzip, welches ein unabhängiges, systematisches Controlling gewährleistet. Für Projekte an Bundeswasserstraßen darf eine Baumaßnahme erst nach Vorlage einer geprüften und genehmigten Entwurf-Ausführungsunterlage beauftragt werden. Diese umfasst auch die bauordnungsrechtliche Zustimmung. Die Auftragsvergabe erfolgt auf das wirtschaftlichste Angebot. Dabei spielen neben dem Preis auch qualitative Wertungskriterien eine Rolle. Für die WSV ist es aufgrund des gestiegenen Investitionsbedarfs notwendig, die Planung und die Ausführung

von Bauprojekten im Wasserbau an Dritte zu vergeben. Die Funktion der Bauaufsicht und des Bauherren nimmt die WSV weiterhin selbst wahr.

Die für Wasserstraßenprojekte geeigneten Handlungsempfehlungen der Reformkommission Großprojekte wurden im Bereich Wasserstraßen eingeführt. Es obliegt den vergabeausführenden Stellen, ob sie Bonus-/Malus-Regelungen für ihre Projekte verwenden. In der WSV liegen erst wenige diesbezügliche Erfahrungen vor. Bei kleineren Maßnahmen haben Bonus-/Malus-Regelungen bereits positive Effekte gehabt. Die BIM-Methodik vernetzt digital die für Planung, Bau und Betrieb der Anlagen relevanten Daten. Dafür sind verschiedene Vorarbeiten zu leisten – u. a. sind die bisher analog ablaufenden Arbeitsprozesse zu analysieren, standardisieren und anzupassen. Bereits seit 2016 hat die WSV hierzu Vorbereitungen getroffen. Für die Implementierung von BIM im Geschäftsbereich der Bundeswasserstraßen wurde am 19. November 2020 ein Projektauftrag unterschrieben, der auf neun Pilot- und Erfahrungsprojekte in unterschiedlichen Projektphasen und -ausprägungen fokussiert. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des BMVI verwiesen (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/bim-unterzeichnung-projektauftrag.html>).

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?
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)?

Die Fragen 9 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bauherren-Funktion und damit die Projektsteuerung übernimmt die WSV selbst.

10. Wie stellt sich die Projektorganisation bei den aktuell laufenden Wasserstraßengroßprojekten jeweils dar?

Die Projektorganisation für Wasserstraßenprojekte ist nach VV-WSV 2110 geregelt und trennt zwischen der fiskalischen Verantwortung der Baubevollmächtigten, der die Erfüllung des Bauvertrags überwacht und die Bauherrenfunktion vertritt, sowie der bauordnungsrechtlichen, hoheitlichen Verantwortung, die ebenfalls bei der WSV liegt. Die Organisation ist in Projektaufträgen festgelegt.

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)?

Die Fragen 12 bis 12d werden gemeinsam beantwortet.

Die Verantwortung für die Durchführung von Baumaßnahmen und Genehmigung ist in den Verwaltungsvorschriften VV-WSV 2107 und VV-WSV 2110 sowie den Vergabehandbüchern geregelt.

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 Adaptationen von bestehenden Maßnahmen haben die Evaluationen geführt?

Die Fragen 13 bis 14c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da es bei jeder Baumaßnahme natürliche Risiken und Unwägbarkeiten gibt, die auch durch eine ausreichende Planung nicht ausgeschlossen werden können, sieht die Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen die Möglichkeit vor, bei notwendigen Leistungs- und Mengenänderungen hierüber einen Nachtrag abzuschließen. Nachtragsleistungen können damit nicht vermieden werden und sind Bestandteil des Vertrags- und Wettbewerbsrechts. Der größte Anteil der Maßnahmen wird mit einem niedrigen Nachtragsvolumen abgeschlossen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

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)?

Die Fragen 15 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die WSV hat während der Bauphase keine Planungsänderungen vorgenommen, sofern diese nicht durch den Bauablauf oder Eintritt von Risiken oder durch Änderungen von Normen erforderlich wurden. Die unvermeidbaren Anpassungen werden im Dialog mit dem Auftragnehmer gelöst.

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 aufzuführen)?

Klageverfahren bei Wasserstraßenprojekten führen nicht zwangsläufig zu Verzögerungen. Beispielsweise werden Streitigkeiten über die Vergütung von Bauleistungen oftmals nach Abschluss der Baumaßnahmen ausgetragen. Dort, wo Streitigkeiten während der Baumaßnahmen zu Verzögerungen führen können, strebt die WSV außergerichtliche Streitbeilegungsverfahren an.

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?
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?
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?
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?
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?

Die Fragen 19 bis 21, 28, 29, 35, 39 und 43 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zuge der Umsetzung des sogenannten Transparenzbeschlusses erfolgt eine Aktualisierung der Gesamtausgaben für die in Anlage VWIB Teil C aufgeführten Investitionsprojekte auf Basis aktueller Erkenntnisse und Preisstände. Für den Haushalt 2021 wurden die Angaben zahlreicher langlaufender Großprojekte, insbesondere an NOK, Mosel, Neckar, Main und dem Westdeutschen Kanalnetz, aktualisiert. Um auch künftig bei neuen Maßnahmen eine hohe Aktualität der im Bundeshaushalt veranschlagten Investitionsprojekte zu gewährleisten und zugleich einen zeitnahen Abfluss der Haushaltsmittel zu erreichen, werden Maßnahmen erst nach Erlass und unter Berücksichtigung der Regelungen und Auflagen der Planfeststellungsbeschlüsse eingestellt. Langfristig zu betrachtende, zusammenhängende Maßnahmen werden in Teilmaßnahmen aufgegliedert, die eine Laufzeit von 10 Jahren nicht überschreiten. Eine Ursache für die Kostensteigerungen der langlaufenden Großprojekte sind die steigenden rechtlichen und gesellschaftlichen Anforderungen auch während der Genehmigungsverfahren zur Erlangung des Baurechts. Auflagen aber auch neue Herausforderungen, wie z. B. die Anpassung an den Klimawandel, führen im Küstenbereich zu Veränderungen im Realisierungsprozess und somit zu Ausgabensteigerungen.

Wegen der langen Realisierungszeiten ergibt sich eine erhebliche Baupreissteigerung, insbesondere wenn in den Haushaltsunterlagen zahlreiche Einzelmaßnahmen veranschlagt werden. Die Ausgabesteigerungen der genannten Maßnahmen resultieren zudem auch daraus, dass die Kosten der Projekte nicht jährlich fortgeschrieben wurden und somit Preissteigerungen, die über mehrere Jahre angefallen sind, in einem Betrag berücksichtigt werden. Dies wird künftig durch jährliche Aktualisierungen und Ausgabenfortschreibung vermieden.

Nach Bauvertragsabschluss und somit während der Bauabwicklung bleiben die Kostensteigerungen für die meisten Wasserstraßenprojekte im Rahmen der allgemeinen Baupreissteigerungen. Die Bundesregierung bringt künftig nur neue Projekte in den Haushalt ein, die baureif sind und kurz vor der Bauausführung stehen.

22. Wann soll das Projekt „Ausbau der Oststrecke am Nord-Ostsee-Kanal“ entsprechend den aktuellen Planungen der Bundesregierung fertiggestellt werden?

Die Gesamtbauzeit wird mindestens 10 Jahre betragen. Die Fertigstellung erfolgt demnach frühestens in 2030.

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?
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?
37. Welche Entwicklung nahmen folgende dem Projekt „Bau zweiter Schleusenkammern 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?
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?
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?

Die Fragen 23, 27, 37, 41 und 45 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Aufschlüsselung der Kostenbestandteile mit dem in den Fragen vorgegebenen Detaillierungsgrad liegt nicht vor. Es wird auf die Antwort zu den Fragen 19, 20, 21, 28, 29, 35, 39 und 43 verwiesen.

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?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Bundeshaushalt veranschlagten 165 Mio. Euro umfassen sowohl den Fußgänger- als auch den Straßentunnel Rendsburg. Die Mehrkosten ergeben sich beim Straßentunnel Rendsburg u. a. aus

- der Ablösung des Straßentunnels Rendsburg an den Landesbetrieb Straßenbau nach Fertigstellung (ca. 33 Mio. Euro),

- erhöhten technische Anforderungen an die Tunnelsicherheit des Straßentunnels (Normenänderung),
- Abweichungen der vorgefundenen Bausubstanz von zum einen den Bestandsunterlagen und zum anderen von vorab durchgeführten Probenahmen,
- daraus resultierend erheblicher Bauzeitverlängerung,
- erhöhten Bauleitungskosten,
- der Entwicklung des Baupreisindex sowie
- Streitigkeiten mit dem Auftragnehmer.

Seitens des Auftraggebers wurde klarstellt, dass der Auftragnehmer alle Veranlassungen zu treffen hat, die in seiner Verantwortung liegenden Aufgaben für eine Verkehrsfreigabe im April 2021 zu erledigen.

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?

Planung und Durchführung von Maßnahmen an Autobahnbrücken über Kanäle wurden in der Vergangenheit für die WSV durch die zuständige Straßenbauverwaltung ausgeführt. Diese Aufgabenwahrnehmung geht entsprechend der Zuständigkeitsübertragung an die Autobahn GmbH über.

30. Wann soll das Projekt „Ersatz der beiden kleinen Schleusenkammern Kiel-Holtenau“ am Nord-Ostsee-Kanal entsprechend den aktuellen Planungen der Bundesregierung in Betrieb genommen werden (Betriebsfreigabe)?

Gegenwärtig erfolgen die technische Planung und die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen sowie der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Die Fertigstellung und Betriebsfreigabe erfolgt frühestens 2030.

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)?

Es ist vorgesehen, das Auslaufbauwerk und die Große Schleuse in Kiel-Holtenau instand zu setzen. Erst nach Fertigstellung der Zustandsgutachten können Maßnahmenpläne entwickelt und Zeitpläne erarbeitet werden. Voraussetzung für die Grundinstandsetzung der Großen Schleuse ist die Inbetriebnahme der Kleinen 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)?

Nach BVWP 2030 sind am NOK die Neutrassierung der Saatsee-Kurve (Rendsburg) und die Gesamtvertiefung des NOK geplant. Belastbare Zeit- und Kostenpläne für die Maßnahmen werden im Zuge der Planung aufgestellt.

Zum Erhalt der vorhandenen Infrastruktur laufen die folgenden Maßnahmen:

- Schleuse Brunsbüttel 1,2 Mrd. Euro (Stand 2020), Inbetriebnahme Dezember 2026
- Torinstandsetzungsdock 21 Mio. Euro (Stand 2015), Fertigstellung Ende 2025
- Ersatz der alten Levensauer Hochbrücke 100 Mio. Euro (Stand 2020), Fertigstellung 2026
- Ersatzneubau der Schwebefähre 11,5 Mio. Euro (Stand 2018), Inbetriebnahme 2021
- Neubau NOK-Fähren 21 Mio. Euro für die ersten 3 von 14 Fähren, Inbetriebnahme 2021.

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?
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)?

Die Fragen 33 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die acht im Bundeshaushalt veranschlagten Schleusenbaumaßnahmen wurden im vergangenen Jahr neu kalkuliert. Grundlage hierfür waren die Ausgaben der Teilmaßnahme Schleuse Trier, die während der Umsetzung eine Ausgabesteigerung erfahren hat. Die ursprüngliche Kostenschätzung wurde auf den zur damaligen Zeit üblichen Kosten für ähnliche Schleusenbauwerke ermittelt. Die WSV hat die aktuellen Marktpreise auf die übrigen sieben Schleusen übertragen. Die zu konstatierende Baupreissteigerung ist zu einem erheblichen Anteil auf den Investitionshochlauf an den Bundeswasserstraßen insgesamt zurückzuführen.

An den Staustufen Zeltingen und Fankel sind die zweiten Schleusenammern errichtet und in Betrieb (Inbetriebnahme Zeltingen im Jahr 2010, Fankel im Jahr 2014). Die zweite Schleusenammer an der Staustufe Trier ist fertiggestellt. Derzeit erfolgt der Probetrieb. Die Verkehrsfreigabe erfolgt zeitnah. Für die zweite Schleusenammer an der Staustufe Lehmen laufen die Ausführungsplanungen. Der Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Der Baubeginn ist für das 2. Halbjahr 2021 vorgesehen. Für die zweite Schleusenammer in Wintrich soll 2022 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Nach den derzeitigen Planungen soll der Ausbau der Moselschleusen nach 2030 abgeschlossen sein. Die gewählte Projektstruktur erlaubt eine (phasenverschobene) Parallelbearbeitung verschiedener Schleusenstandorte. Nach der Schleuse Wintrich folgen sukzessive die Schleusen Müden, Detzem, Enkirch, St. Aldegund und Koblenz.

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)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 19, 20, 21, 28, 29, 35, 39 und 43 verwiesen.

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)?

Die Maßnahme wurde im Jahr 2017 aufgrund der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Kostenschätzung in den Haushalt aufgenommen. Im Zuge der Umsetzung der Teilmaßnahme Ersatz der Schleuse Gleesen wurden aktuelle Marktpreise erzielt, die erheblich über der Kostenschätzung lagen. Konsequenterweise hat die WSV diese Preise auf die übrigen vier noch ausstehenden Schleusen übertragen. Die zu konstatierende Baupreissteigerung ist zu einem erheblichen Anteil auf den Investitionshochlauf an den Bundeswasserstraßen insgesamt zurückzuführen. Ein weiterer wesentlicher Anteil der Kostensteigerung resultiert aus einer weitreichenderen Beauftragung Dritter (insbesondere Bauüberwachungsleistungen).

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)?

Mit dem Baubeginn an den Schleusen Rodde und Venhaus 2020 und den bereits laufenden Arbeiten an der Schleuse Gleesen befinden sich an der DEK-Nordstrecke drei Schleusen gleichzeitig im Bau. An den Standorten Bevergern und Hesselte beginnen die Arbeiten innerhalb der nächsten Jahre. Das Gesamtprojekt soll bis 2033 abgeschlossen sein. Die jeweilige Inbetriebnahme an den einzelnen Standorten erfolgt sukzessive.

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)?

Die Kostensteigerungen resultieren zu wesentlichen Anteilen aus im Vergleich zum Bezugsjahr um mehr als 30 Prozent erhöhten Baupreisen. Weiterhin haben gestiegene Anforderungen aus dem Bereich Ökologie und Umwelt und Anforderungen Dritter, insbesondere im Rahmen des Genehmigungsverfahrens, sowie geänderte Normen und technische Anforderungen zu erheblichen Kostensteigerungen geführt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 19, 20, 21, 28, 29, 35, 39 und 43 verwiesen.

44. Wann soll das Projekt „Neubau Schleuse Obernau am Main“ entsprechend den aktuellen Planungen der Bundesregierung abgeschlossen sein und in Betrieb genommen werden (Betriebsfreigabe)?

Gemäß derzeitiger Planung wird die Baumaßnahme bis 2034 abgeschlossen sein.

46. Welchen aktuellen Stand haben die Planungen und ggf. die Baumaßnahmen zur Fahrrinnenvertiefung des Untermainis bis Aschaffenburg, inklusive voraussichtlicher Zeit- und Kostenplanung?

Die Planungen wurden noch nicht aufgenommen.

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)?
49. Bis wann ist aktuell geplant, sämtliche Maßnahmen zu Verlängerung und grundlegenden Instandsetzung der Schleusen am Neckar abzuschließen?

Die Fragen 47 und 49 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund eines erheblich gestiegenen Planungs- und Abstimmungsaufwandes zur Erlangung des Planungsrechts, des deutlich schlechter als erwarteten Bauzustandes aller Anlagen am Neckar und der örtlich sehr engen und beschränkten Verhältnisse, die eine integrierte Betrachtung aller am Neckar durchzuführenden Maßnahmen erfordert, wird der Zeit- und Kostenplan derzeit überarbeitet. Der Fokus liegt darauf, frühzeitig Teilziele zu erreichen und die Anlagen am Neckar so zu ertüchtigen, dass die Wasserstraße als zuverlässiger Verkehrsweg erhalten bleibt

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/wasserstrasse/w29/w29.html>) (bitte tabellarisch auflisten)?

Gesamtkosten	Anteil Ausbaukosten	Anteil indisponibler Ersatzinvestitionen
1,178 Mrd. Euro	650 Mio. Euro	528 Mio. Euro

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?

Die Verwaltungsvereinbarung besteht bis 2026. Eine Anpassung ist derzeit noch nicht erforderlich.

51. Inwieweit ist durch die Bundesregierung die Übernahme von Planungs-kapazitäten durch das Land Nordrhein-Westfalen für Bundeswasserstra-ßenprojekte, z. B. zur Ertüchtigung des sog. Westdeutschen Kanalnetzes oder weiterer Projekte, vorgesehen (bitte rechtliche Grundlage, Anzahl Planungsstellen, betreffende Projekte sowie ggf. vorgesehenen Zeitraum nennen)?

Hierzu gibt es zurzeit keine konkreten Vereinbarungen.

52. Welchen aktuellen Stand haben die Planungen zum Schiffshebewerk Scharnebeck/Lüneburg (Ersatzneubau), inklusive voraussichtlicher Zeit- und Kostenplanung?

Zurzeit befindet sich das Projekt in der Phase der Vorplanung, in dieser werden die Unterlagen für das erforderliche Planfeststellungsverfahren aufgestellt. Für die Planungsleistungen des Schleusenneubaus Lüneburg stehen 35 Mio. zur Verfügung.

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)?

Kostenbestandteile für die Kostenschätzung gem. BVWP	in Mio. Euro
Haushaltsrelevante Investitionskosten (brutto, inkl. Planungskosten, Preisstand 2014)	270
Davon	
Aus-/Neubaukosten	270
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten	0

Die Höhe der Investitionskosten liegt belastbar erst nach Vorliegen des Bau-rechts vor.

54. Welche Empfehlungen der Reformkommission Großprojekte beabsich-tigt die Bundesregierung, bei der Planung, Ausschreibung und Baudurch-führung der Baumaßnahme „Ersatzneubau Schiffshebewerk Scharne-beck/Lüneburg“ umzusetzen bzw. teilweise umzusetzen (bitte tabella-risch aufzuführen)?

Der zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen der Reformkommission Großprojekte im Februar 2018 veröffentlichte Leitfaden Großprojekte wurde mit Erlass vom 18. Juni 2018 in der WSV eingeführt. Zu den Empfehlungen der Reformkommission, die bereits im Projekt berücksichtigt werden, gehören das Risikomanagement, die Partnerschaftliche Projektzusammenarbeit, das adressatengerechte Projektberichtswesen und die Projektkommunikation mit-hilfe der mit der IHK Lüneburg-Wolfsburg abgeschlossenen Kooperationspart-nerschaft. Weiterhin hat die WSV mit dem Einsatz von BIM begonnen.

