

Berichts-anforderung der Abg. Bettina Hagedorn vom 16.01.2013

**zum Thema: Maßnahmen im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms I:
Wasserstraßen/ 5. Schleusenkammer Brunsbüttel am Nord-Ostsee-Kanal**

Vorbemerkungen von MdB Hagedorn:

Der Haushaltsausschuss hat am 10. November 2011 in seiner Bereinigungssitzung für den Bundeshaushalt 2012 300 Mio. € für den Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel als Anteil an der 1 Mrd. € im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms I zur Verfügung gestellt – und zwar in Abstimmung mit dem BMVBS in 5 Raten zu je 60 Mio. € von 2012 bis 2016. Damit waren für 2012/2013 120 Mio. € für dieses Projekt als Anteil für Wasserstraßen verfügbar.

Am 8. Februar 2012 legte das BMVBS seine Detailplanung für die Verausgabung der 1 Mrd. € für Straße, Schiene und Wasserstraßen dem Haushaltsausschuss zur Genehmigung vor. Darin reduzierte das BMVBS die 1. Tranche 2012 auf 11 Mio. € und die 2. Tranche für 2013 auf 30 Mio. € und streckte den Finanzrahmen der 300 Mio. € insgesamt bis 2017. Begründung: so seien die Mittel realistisch veranschlagt im Verhältnis zum Planungsablauf, da mit einer Ausschreibung erst Anfang 2013 gerechnet werden könne.

Am 6.11.2012 antwortete das BMVBS dem Haushaltsausschuss auf meine schriftliche Anfrage vom 30.10.2012, dass für den Neubau der 5. Schleusenkammer bislang keine EU-Fördermittel (10 %) beantragt worden sei, aber dieses geprüft werde für den nächsten Aufruf der EU für den Zeitraum 2013-2015 ca. Ende November 2012. Planungskosten seien mit 50 % bezuschussungsfähig. Vor diesem Hintergrund frage ich:

Frage Nr. 1:

Wann ist dieser Aufruf der EU erfolgt und wurden die Fördermittel für den Neubau der 5. Schleusenkammer beantragt? Wenn nein, warum nicht? Die Fördervoraussetzungen liegen eben nicht – wie das Ministerium am 6.11. schreibt – „seit kurzem“ vor, sondern wurden immerhin bereits im November 2011 mit dem Plenarbeschluss zum Haushalt 2012 geschaffen.

Antwort:

Der Aufruf der EU zur Einreichung von Projektvorschlägen für eine Bezuschussung von Verkehrsprojekten im Rahmen von TEN-T erfolgte am 28. November 2012. Der Aufruf lässt jedoch nur Projekte zu, die im Förderzeitraum 2013 bis 2015 abgeschlossen werden oder schon einen verkehrlichen Teilnutzen ermöglichen. Weil diese Antragsvoraussetzungen der EU nicht erfüllt

werden können, wurde kein Antrag gestellt. Maßgebend für die EU-Förderung sind nicht nur das vollziehbare Baurecht und die Veranschlagung im Bundeshaushalt, sondern in diesem Fall die Rahmenbedingungen der EU.

Frage Nr. 2:

Mit welchem Ergebnis hat das BMVBS inzwischen geprüft, ob für einzelne Bauabschnitte des Schleusenneubaus in Brunsbüttel eine TEN-Förderung beantragt werden kann? Wenn das Prüfergebnis nicht vorliegt - warum nicht?

Antwort:

Wie in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, wäre ein Antrag auf TEN-Förderung nicht erfolgreich, weil im Förderzeitraum 2013 – 2015 kein Bauabschnitt mit verkehrlichem Teilnutzen fertiggestellt werden kann. Die Antragsvoraussetzungen der EU werden nicht erfüllt. Deshalb wurde kein Förderantrag gestellt.

Frage Nr. 3:

Wurden Fördermittel bei der EU für Planungskosten (50 %) von weiteren Baumaßnahmen am NOK beantragt – wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Nein, weil die Realisierung weiterer Maßnahmen am NOK (u.a. Ausbau der NOK-Oststrecke und Vertiefung des gesamten NOK) außerhalb des nationalen Finanzplanungszeitraums liegt und somit eine nationale Finanzierung noch nicht gesichert ist. Dies sind aber Voraussetzungen für eine TEN-Förderung.

Frage Nr. 4:

Für 2012 hatte das BMVBS im Haushaltsausschuss am 08. Februar 2012 die laut Bundeshaushalt 2012 für 2012/2013 bereitstehenden 120 Mio. € für den Neubau der 5. Schleusenkammer auf 41 Mio. € auf 1/3 reduziert – davon 11 Mio. € für 2012 – und dieses als „bedarfsangepassten Haushaltsansatz“ bezeichnet. Welche Kalkulation lag diesem Ansatz zu Grunde? Warum sind von diesen 11 Mio. € für Wasserstraßen im IBP I bis zum 3. Quartal fast keine Mittel abgeflossen? In welcher Höhe sind im 4. Quartal 2012 Mittel abgeflossen?

Antwort:

Grundlage der Kalkulation und somit der aktuellen Finanzplanungsansätze war die Erkenntnis, dass die Hauptbauverträge nach umfangreichen Detailplanungen und einem aufwändigen Vergabeverfahren erst in 2013 abgeschlossen werden können.

In 2012 war die im Rahmen des Neubaus der 5. Schleusenkammer erforderliche Verlängerung der Mole 2 geplant. Infolge eines Nachprüfverfahrens vor der Vergabekammer konnten die für 2012 vorgesehenen Mittel nur zum Teil abfließen. Die Gesamtausgaben betragen 970 T€

Frage Nr. 5:

Wie ist der Sachstand hinsichtlich der Ausschreibungen der Hauptbaumaßnahmen zum Neubau der 5. Schleusenkammer? Wieso konnte der von der Bundesregierung 2012 avisierte Zeitplan zur Ausschreibung und Auftragserteilung nicht gehalten werden? Wie realistisch ist das jetzt benannte verzögerte Planziel der Bundesregierung, dass bis Mitte 2013 die Zuschläge für den Tief- und Massivbau, für E- und M-Technik sowie für den Stahlwasserbau erfolgen werden?

Antwort:

Die Ausschreibung der Hauptbaumaßnahmen hat sich seit der Planung vom Februar 2012 insbesondere infolge der notwendigen fachrechtlichen Qualitätssicherung der Vergabeunterlagen für die komplexe Baumaßnahme um mehrere Monate verzögert.

Die durch Ingenieurbüros erstellten Ausschreibungsunterlagen für die Hauptmaßnahmen zum Neubau der 5. Schleusenkammer bestehen aus über 3.000 Leistungspositionen, mehr als 800 Seiten Baubeschreibung und mehr als 300 Bauzeichnungen und -plänen. Die Qualitätssicherung dieser Unterlagen unter Einschaltung von hochspezialisierten Vergaberechtsanwälten mit Klärung von vergaberechtlichen Fragestellungen ist noch nicht abgeschlossen.

Das zuletzt genannte Planziel basiert auf den Planungen und Erkenntnissen aus September 2012. Inzwischen liegen aktuellere Informationen und Detailplanungen vor. Nach Abschluss der zurzeit laufenden Qualitätssicherung wird umgehend die Ausschreibung veröffentlicht. Danach können die Zuschläge für den Tief- und Massivbau, für E- und M-Technik sowie für den Stahlwasserbau erfolgen.

Frage Nr. 6:

In welchem finanziellen Umfang plant die Bundesregierung in Brunsbüttel die für 2012/2013 bereitstehenden 41 Mio. € 2013 realistischerweise ausschöpfen zu können?

Antwort:

Von den 41 Mio. € standen 11 Mio. € im abgelaufenen Jahr 2012 zur Verfügung. Im Jahr 2013 werden 30 Mio. € bereitgestellt. Infolge der zeitlichen Verschiebung der Ausschreibung kann in 2013 voraussichtlich nur der in 2012 nicht verausgabte Betrag verausgabt werden (siehe auch Antwort zu Frage 4).

Frage Nr. 7:

Welche Auswirkungen haben diese Verzögerungen auf den Bauzeitenplan der nächsten Jahre, auf die geplanten finanziellen Tranchen der nächsten Jahre und das geplante Eröffnungsdatum 2016?

Antwort:

Durch die Verzögerungen bei der Ausschreibung und der Verschiebung der Zuschlagserteilung werden sich die erforderlichen Jahrestanchen entsprechend verschieben. Die genauen Auswirkungen werden zurzeit ermittelt. Über die erforderlichen Anpassungen der Jahrestanchen und die mögliche Verkehrsfreigabe wird das BMVBS den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages informieren.

Frage Nr. 8:

Erwägt das BMVBS vor diesem Hintergrund wegen des mangelnden Mittelabflusses für Wasserwege im IBP I für die 5. Schleusenkammer den Haushaltsausschuss um die Genehmigung zu ersuchen, bereitstehende Mittel im Bundeshaushalt aus diesem Projekt nach Planfeststellungsbeschluss 2013 für die Begrädigung der Oststrecke des NOK teilweise bereit zu stellen, um den Weiterbau der Gesamtmaßnahme zu ermöglichen? Wenn nein – warum nicht?

Antwort:

Nein. Mögliche Bauausgaben für den Ausbau der NOK-Oststrecke fallen definitiv nicht im Jahr 2013, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt an. Nach dem Planfeststellungsbeschluss, der voraussichtlich im Frühjahr 2013 vorliegen wird, wären erst die umfangreiche Ausführungsplanung und die Ausschreibungen durchzuführen. Vollziehbares Baurecht vorausgesetzt, wären erste Bauvergaben im besten Fall frühestens in 2014 möglich. Die Bauzeit beträgt überdies mindestens vier Jahre.