

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Sven-Christian Kindler, Dr. Ingrid Nestle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/24856 –

Erneute Kostensteigerungen und Verzögerungen am Wasserstraßenprojekt 5. Schleusenammer Brunsbüttel

Vorbemerkung der Fragesteller

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-sprengt-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/S>

chleuse-Brunsbüttel-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.

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)?

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

Seit Baubeginn wurden an der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel umfangreiche Bauleistungen erbracht. Dazu zählen u. a. die Baustelleneinrichtung auf einer Insel zwischen zwei Schleusenanlagen mit dem Aufbau der Baustellenlogistik, z. B. Baustellenanleger, Betonwerk und Baustraßen. Weiterhin fanden umfangreiche (Nass-) Baggerarbeiten unter Kampfmittelverdacht und Spezialtiefbauarbeiten zur Herstellung der Baugrubenumschließungen für die Schleusenkammer und die Torhäupter statt.

Die ausstehenden Baumaßnahmen umfassen die Fortsetzung der Aushubarbeiten im Bereich der Baugruben und der Schleusenkammer, die Ausstattung der Baugrubenumschließung und die fortgesetzte Errichtung der eigentlichen Bauelemente der Schleuse aus Beton und Stahlwasserbau.

3. Wann soll die fünfte Schleusenkammer entsprechend den aktuellen Planungen der Bundesregierung in Betrieb genommen werden (Betriebsfreigabe)?

Im Dezember 2026 soll die 5. Schleusenkammer in Betrieb genommen werden.

4. a) Bei welchen Bauleistungen ist gegenüber dem Stand Januar 2019 in-
zwischen 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. Schleu-
senkammer Brunsbüttel zusammen (bitte tabellarisch mit Nennung der
Kostenbestandteile und Gesamtkosten mit jeweils aktuellen Baukosten-
ständen auflisten)?
6. Wie setzten sich die Gesamtkosten des Bauvorhabens 5. Schleusenkam-
mer Brunsbüttel per Planungsstand 2007 zusammen (bitte tabellarisch
mit Nennung der Kostenbestandteile und Gesamtkosten auflisten)?
7. Welche Entwicklung nahmen folgende dem geplanten Bauwerk zure-
chenbare Kostenbestandteile im Rahmen der Errichtung (jeweils Pla-
nungsstände 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 Bau-
unternehmen,
 - d) der erforderlichen Nachträge,
 - e) der Rechtsstreitigkeiten, Schlichtungsverfahren, außergerichtlichen
Vergleiche,
 - f) der allgemeinen Preissteigerungen,
 - g) der Entwicklung der Baupreise,
 - h) der Risikopuffer des Gesamtprojekts?
21. Aus welchen Gründen waren nach Auffassung und Kenntnis der Bundes-
regierung deutliche Kostensteigerungen und deutliche zeitliche Verzöge-
rungen nicht bereits zum Vertragsabschluss des Projekts ersichtlich?

Die Fragen 4 bis 7 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemein-
sam beantwortet.

Die ursprüngliche Haushaltsunterlage für den Bau der 5. Schleusenkammer in
Brunsbüttel wurde am 15. Februar 2008 mit einem Gesamtbetrag von
272,75 Mio. Euro genehmigt. Darin waren der Neubau der 5. Schleusenkam-
mer einschließlich der erforderlichen Ausgaben für die weitere Detailplanung,
die spätere Bauleitung, für bauvorbereitende sowie für baubegleitende Maßnah-
men, wie z. B. die notwendige Anpassung der Deichhöhen im Schleusenbe-
reich veranschlagt.

Es wird auf die Anlage verwiesen. Die erste Spalte der Tabelle in der Anlage
nennt den Titel gemäß Vertrag, die zweite dessen Bezeichnung. In der dritten
Spalte sind die Vertragspreise und in der vierten Spalte die aktuellen Bauausga-
benstände benannt. Die fünfte Spalte führt die Kosten aus den Haushaltsunter-
lagen 2007 auf, welche sich aufgrund des allgemeinen Fokus nicht den jetzigen
Vertragstiteln zuordnen lassen, Hinweise zur Zuordnung sind in der sechsten
Spalte gegeben.

Die Haushaltsunterlage wurde im Rahmen der Voruntersuchung aufgestellt und
beinhaltete keine der gefragten Differenzierungen. Der Baupreisindex hat sich
zwischen 2007 und 2019 um rd. +38 Prozent entwickelt (Preisindex für Was-
serbau). Der Haushaltsmittelbedarf hat sich auf 1,2 Mrd. Euro erhöht. Durch

den gestörten Bauablauf haben sich alle wesentlichen Bauleistungen erheblich nach hinten verschoben.

Bei Vertragsabschluss waren die folgenden Kostensteigerungen und Verzögerungen nicht ersichtlich:

- umfangreiche und komplexe wasserseitige Kampfmittelsondierungen und -räumungen aufgrund nicht vorhersehbarer, erhöhter Auflagen der Baubereifungsgenossenschaft nach Baubeginn,
- erforderliche Anpassungen der Rückverankerungen für die Kammerwände und Sohlbereiche in einem schwierigen Baugrund trotz Durchführung von Eignungsprüfungen vor der Baumaßnahme,
- geänderte Gründung des Binnenhauptes als Ergebnis der Ausführungsstatik und der Einflüsse des Baugrundes auf das ursprüngliche Gründungssystem (Düsenstrahlpfähle) sowie,
- geänderte Baugrubenumschließung beim Binnenhaupt (doppelte Füllbohle mit Betonverfüllung) als Ergebnis der Ausführungsstatik, die insbesondere beim Rückbau deutlich mehr Zeit benötigt.

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?

16. a) Welche Aspekte deckt die aktuelle Vergleichssumme in Höhe von 370 Mio. Euro konkret ab?
- b) Welche Aspekte deckt die Vergleichssumme nicht ab?

Die Fragen 8 bis 11 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die offenen Fragen über den Bauvertrag wurden im Rahmen einer internen Streitbeilegung behandelt und werden durch den Abschluss einer Globalpreisvereinbarung gelöst. Streitgegenständlich waren der Umfang der Leistungs- und Planungspflichten nach dem Bauvertrag sowie die Schlickbaggerung unter Kampfmittelverdacht im elbseitigen Vorhafen. Hierfür sind 826.832,46 Euro Kosten entstanden. Für die Rechtsberatung und das Vertragsmanagement sind Ausgaben in Höhe von rund 2,6 Mio. Euro entstanden, was 0,2 Prozent der Baukosten entspricht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis 7 und 21 verwiesen.

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

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?

Weitere vergleichbare Streitigkeiten oder Änderungen der bauvertraglichen Randbedingungen bestehen nicht.

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?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vergabe-, vertrags- und haushaltsrechtliche Zulässigkeit der Globalpreisvereinbarung wurde durch externe Gutachter und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) bestätigt.

15. Inwiefern wird nach Kenntnis der Bundesregierung das Ergebnis des Streitbeilegungsverfahrens Ausgabensteigerungen der weiteren im Rahmen des Bauprojektes geschlossenen Verträge zur Folge haben?

Durch das Ergebnis des Streitbeilegungsverfahrens werden keine Ausgabensteigerungen der weiteren geschlossenen Verträge erwartet.

17. Wie ist die Projektsteuerung im Zuge des Baus der 5. Schleusenammer Brunsbüttel konkret organisiert, und welche Rolle nimmt dabei die WSV ein (bitte detailliert beschreiben)?

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel ist Vertragspartner und Projektsteuerer. Zur Unterstützung bei der Bauabwicklung sind derzeit zwölf freiberuflich Tätige beauftragt (z. B. Büros für Prüffingenieure, Vertrags- und Nachtragsmanagement, Rechtsberatung, Örtliche Bauüberwachung).

18. Welche Anreiz- bzw. Sanktionsmechanismen bestehen gegenüber dem Baukonsortium bzw. weiteren Auftragnehmern im Zusammenhang mit der Projektentwicklung?

Es gelten die Regularien der VOB.

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?
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?

Die Fragen 19, 20, 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Globalpreisvereinbarung werden die Projektrisiken minimiert. Verbleibende Unsicherheiten sind höhere Gewalt (z. B. die Folgen der Corona-Pandemie) und unvorhersehbare Beschaffenheit des Baugrundes.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 9 bis 11 und 16 verwiesen.

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?

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

Die Bundesregierung unterrichtet den Bundesrechnungshof seit 2013 und den Haushaltsausschuss seit 2014 jährlich zu diesem Bauprojekt. Darüber hinaus informiert die WSV im Internet sowie durch jährliche Pressekonferenzen zu allen laufenden Investitionsmaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal.

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?

Die Grundinstandsetzung der vorhandenen Schleusen kann erst nach Inbetriebnahme der 5. Schleusenkammer vorgenommen 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 auführen)?

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. Der Beginn der Ausschreibungsphase für die 5. Schleusenkammer war in 2013 und im Anschluss erfolgte die Vergabe der 5. Schleusenkammer in 2014. Mit der Globalvereinbarung werden die Empfehlungen berücksichtigt. Hierzu gehören insbesondere das Risikomanagement, die partnerschaftliche Projektzusammenarbeit und die außergerichtliche Streitbeilegung.

Gesamtkosten

Anlage zu Fragen 5+6

NOK - 5- Schleuse Brunsbüttel

Abrechnungsstand aktuelle (80.) AR		HU 2007	
	Vertragspreise	Bauausgaben	
Titel 1	Allgemeine Leistungen	10.706.604,36 €	6.976.551,83 €
Titel 2	Baustelleneinrichtung bauteilübergreifend	54.509.653,48 €	50.935.499,06 €
Titel 3	Baustelleneinrichtung Ostermoorweg (Primär-BE)	8.833.944,25 €	7.457.650,82 €
Titel 4	Baustelleneinrichtung Schleuseninsel (Sekundär-BE)	13.888.322,38 €	5.624.794,99 €
Titel 5	Baustelleneinrichtung Bodenlager Dyhrssenmoor	2.414.966,30 €	1.582.789,33 €
Titel 6	Bauzeitlicher Hochwasserschutz	479.325,36 €	483.871,44 €
Titel 7	Wasserhaltung u. Wasseraufbereitung Schleuseninsel	3.276.009,80 €	978.394,04 €
Titel 8	Vorbereitende Arbeiten Schleuseninsel	3.634.630,89 €	3.527.350,84 €
Titel 9	Steife für Revisionsfall	156.224,89 €	0,00 €
Titel 10	Erdarbeiten / Rückbau Tiefgründungen	58.983.026,44 €	22.317.342,72 €
Titel 11	Bauteil 1, Außenhaupt	31.618.188,65 €	15.156.999,58 €
Titel 12	Bauteil 2, Binnenhaupt	30.504.643,71 €	47.894,22 €
Titel 13	Bauteil 3, Nördliche Schleusenkammerwand	17.975.362,68 €	12.663.068,37 €
Titel 14	Bauteil 4, Südliche Schleusenkammerwand	16.854.903,97 €	11.105.453,75 €
Titel 15	Bauteil 5, Sohlsicherung Schleusenkammer	19.191.127,38 €	229.594,32 €
Titel 16	Bauteil 6.1, Elbseitiger Anleger	3.576.098,57 €	2.894.275,50 €
Titel 17	Bauteil 6.2, Ufersicherung Vorhafen elbseitig	14.418.627,86 €	8.082.825,37 €
Titel 18	Bauteil 7, Leitwerk elbseitig	3.577.916,91 €	0,00 €
Titel 19	Bauteil 8, Mole 2	0,00 €	0,00 €
Titel 20	Bauteil 9.1, Anschluss BH-Gr Schleuse	1.025.377,90 €	824.327,11 €
Titel 21	Bauteil 9.2 - Anschluss Binnenhaupt-Kleine Schleuse	1.933.041,13 €	897.816,83 €
Titel 22	Bauteil 10, Leitwerk binnenseitig	4.136.901,47 €	0,00 €
Titel 23	Bauteil 11, Sohlsicherung elbseitig	109.101,00 €	0,00 €
Titel 24	Bauteil 12, Sohlsicherung binnenseitig	111.550,00 €	0,00 €
Titel 25	Bauteil 13, Hochwasserschutzanlagen	681.898,41 €	0,00 €
Titel 26	Bauteil 14, Betriebl Wege und Flächen	2.167.447,20 €	239.482,38 €
Titel 27	Bauteil 15, binnenseitiger Anleger	1.701.021,90 €	701.445,43 €
Titel 28	Bauteil 16, Ver- und Entsorgungstrassen	947.037,09 €	0,00 €
Titel 29	Bauteil 18.1, Stahlwasserbau und Antriebe	9.214.018,05 €	2.358.151,50 €
Titel 30	Bauteil 18.2, Elektrotechnik/Steuerungstechnik	3.976.226,30 €	192.263,73 €
Titel 31	Bauteil 19, Torhaus Außenhaupt	1.092.006,82 €	1.211,98 €
			33.400.000,00 €
			30.300.000,00 €
			35.520.000,00 €
			32.700.000,00 €

Seite 1/2

Liste, Stand 02.12.2020

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Gesamtkosten

Anlage zu Fragen 5+6

NOK - 5- Schleuse Brunsbüttel

Abrechnungsstand aktuelle (80.) AR		HU 2007	
	Vertragspreise	Bauausgaben	
Titel 32	978.317,43 €	1.032,75 €	siehe Titel 26
Titel 33	23.359.965,91 €	11.471.177,66 €	siehe Titel 26
Titel 80		15.750.000,00 €	
Titel 99	75.508.535,05 €	102.902.217,66 €	
Summe	421.542.023,54 €	285.403.483,21 €	141.820.000,00 €
Mwst	80.092.984,47 €	54.226.661,81 €	26.945.800,00 €
Summe	501.635.008,01 €	339.630.145,02 €	168.765.800,00 €
Stahlwasserbau	(brutto) 49.920.500,00 €		Auftrag Los 2
Umwelt, Ausgleich + Ersatz	(brutto) 10.934.315,00 €		
Planung und Bauleitungsanteile	(brutto) 43.129.385,00 €		
	(brutto) 272.750.000,00 €		

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.