**Schleuse: Rechnungshof sieht Risiken**

Beim Bau der großen fünften Schleusenkammer am Nord-Ostsee-Kanal in Brunsbüttel sieht der

Bundesrechnungshof die Umsetzung ausgesprochen kritisch. "Den Sachstand des Bauprojektes

bewertet er als bedenklich", heißt es in einem Bericht an den Haushaltsausschuss des Bundestages.

Die Baustelle der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel. Das Bauwerk ist bereits Jahre in Verzug.

Der Rechnungshof verweist auf technische Probleme, Verzögerungen und eine unklare

Entwicklung der Kosten. Mit dem Bericht zu dem 500-Millionen-Euro-Vorhaben befasst sich

der Ausschuss am Donnerstag.

Die aus wesentlichen technischen Änderungen resultierenden Folgen für Baukosten und

Bauzeit könne das Bundesverkehrsministerium derzeit nicht beziffern, schreibt der

Bundesrechnungshof. «Dass es für belastbare Angaben mindestens neun Monate seit

Änderung der Planung benötigt, offenbart den bedenklichen Projektstand.»

**Verankerung mit Düsenstrahlpfählen?**

Konkret kam der Rechnungshof unter anderem zu dem Schluss, die dauerhaft tragfähige

Verankerung der Schleuse mit sogenannten Düsenstrahlpfählen sei mit Risiken behaftet. Bei

dieser Technik wird eine Zement-Suspension über ein Bohrloch mit Hochdruck in den Boden

gedüst, wo sie sich mit dem Untergrund vermischt. Das Ministerium habe sich früh auf eine

Technik festlegt, für die ein Nachweis der dauerhaften Tragfähigkeit bei Baubeginn nicht

Vorgelegen habe.

In der Folge habe es nicht versucht, auftretende Probleme der Rückverankerung mit der Wahl

einer nachweislich geeigneten Gründung zu lösen. «Stattdessen hinterfragte es während der

Baudurchführung wiederholt die Einflussfaktoren mit weiteren Untersuchungen.»

**Langzeiterfahrungen liegen gar nicht vor**

Bei Wasserbauwerken dieser Alt seien Unwägbarkeiten üblich, äußerte der Rechnungshof.

«Nach bewährter ingenieurwissenschaftlicher Vorgehens weise sollte diesen allerdings mit auf

der sicheren Seite liegenden Annahmen begegnet werden.» Das Ministerium habe dagegen

die Anforderungen an die Rückverankerung reduziert. «Damit nimmt es in Kauf, dass die 5.

(Schleusen-)Kammer - gemessen an der angenommenen Nutzungsdauer des Bauwerkes von

100 Jahren - vorzeitig saniert werden muss oder nicht mehr betrieben werden kann.»

Auch die Funktion der Düsenstrahlpfähle solle 100 Jahre erhalten bleiben, aber

Langzeiterfahrungen mit dieser Verankerungstechnik lägen bisher gar nicht vor. Substanzen

im Grundwasser könnten die Betonoberfläche der Düsenstrahlkörper schädigen.

**"Tragfähigkeit für Nutzungsdauer von 100 Jahren nicht**

**nachgewiesen"**

Vor der Ausschreibung des Projektes habe die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

(WSV) des Bundes im Jahr 2012 probeweise Düsenstrahlpfahle herstellen lassen, führt der

Rechnungshof aus. Trotz Qualitätsschwankungen aufgrund des inhomogenen Baugrunds habe

sie die gewählte Rückverankerung als grundsätzlich tragfähig angesehen.

Aber: «Bis Ende 2015 erreichte keiner der mehr als 20 Probepfahle die notwendige Qualität.»

So hätten Randbereiche zu geringe Betonfestigkeiten aufgewiesen. «Die erforderliche

Tragfähigkeit der Rückverankerung für eine Nutzungsdauer von 100 Jahren war nicht

nachgewiesen.» Gleichwohl habe die WSV den Bau der fünften Kammer fortgesetzt.

**Bundesministerium kann Entwicklung der**

**Gesamtausgaben nicht bemessen**

In seinem letzten Bericht vom 13. Juni 2017 habe das Ministerium als Bauzeit-Ende erneut

Frühjahr 2021 angegeben und die voraussichtlichen Gesamtausgaben für die

Hauptbaumaßnahme nach wie vor auf Grundlage der Ausschreibungsergebnisse mit 485

Millionen Euro beziffert. Nach zwischenzeitlicher Auskunft des Ministeriums seien aber

Verzögerungen im Bauablauf eingetreten, die zu einer Verschiebung des Termins der

Verkehrsfreigabe um mindestens zwei Jahre führen würden.

Laut Rechnungshof kann das Bundesministerium derzeit nach eigener Einschätzung die

Entwicklung der voraussichtlichen Gesamtausgaben nicht bemessen. Eine Kontrolle der

Wirtschaftlichkeit der fünften Schleusenkammer sei unter diesen Voraussetzungen nicht

möglich. «Der Bundesrechnungshof bezweifelt, dass das BMVI unter diesen Voraussetzungen

überhaupt in der Lage ist, seine Bauprojekte im Bereich der Bundeswasserstraßen zu

steuern.»

**Kritik der FDP**

Der Rechnungshof empfiehlt, die parlamentarische Kontrolle über die Haushaltsmittel für den

Bau zu verstärken. Bis zum 31. März 2019 sollte das Ministerium einen substanziellen

Bericht zum Stand 31. Dezember 2018 vorlegen - zu Sachstand, Problemen, Kosten und

absehbaren Risiken.

Dass es bei so einem Bauwerks Verzögerungen und Kostensteigerungen geben kann,

überrasche nicht, sagte der Kieler FDP-Fraktionschef Christophe!' Vogt der dpa. «Für

unnötige Verzögerungen, die durch Schlampereien entstanden sind, habe ich allerdings

keinerlei Verständnis.»

Wer die Öffentlichkeit und die maritime Wirtschaft derart im Unklaren über den

Baufortschritt lasse, schade einer wichtigen Branche und einer ganzen Region. «Dass es

offenbar immer noch ernsthafte Zweifel am Bauverfahren gibt, ist eine sehr beunruhigende

Nachricht.» Der Bundesminister müsse alle Zweifel am Bauverfahren unverzüglich

ausräumen oder Korrekturen vornehmen