

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/1778 –**

### **Projektanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Mit Anschreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 22. Mai 2014 erhielten der Haushaltsausschuss und der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages einen Bericht zu den Projektvorschlägen für den neuen Bundesverkehrswegeplan, der auch Listen mit den zu überprüfenden Projekten enthält (Ausschussdrucksache 18(15)45). Während Straßenprojekte nur durch die Bundesländer angemeldet werden konnten, konnte für die Schienenwege „praktisch jedermann Projekte vorschlagen“ (ebd.). Nicht ersichtlich aus der Übersicht über die „Projektvorschläge für den neuen Bundesverkehrswegeplan Schiene“ ist, wer die knapp 400 Projektvorschläge Schiene jeweils eingereicht hat, insbesondere auch nicht, welche davon die DB Netz AG selber vorgeschlagen hat. Für die Bundeswasserstraßen gilt: „Für den Verkehrsträger Wasserstraße werden die Projektdefinitionen durch das BMVBS und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgenommen. Von den Ländern konnten hierzu Projektideen beim BMVBS eingereicht werden.“ (Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 10 bis 12 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/220).

Für alle drei Verkehrsträger gilt, dass je umfangreicher die Liste derjenigen Projekte, die als laufend gelten und nicht erneut überprüft werden, desto geringer der Spielraum für die Aufnahme neuer Projekte ist: „Die erneute Bewertung aller noch nicht laufenden Projekte ist Grundvoraussetzung für eine ergebnisoffene und bedarfsorientierte Priorisierung. Jede Projektidee muss unabhängig vom Anmelder oder dem Planungsstand beweisen, dass sie zur Lösung der drängenden Probleme der Verkehrssysteme beitragen kann und wirtschaftlich ist“ (siehe Plenarprotokoll des Deutschen Bundestages 18/35, Anlage 7, S. 2983). Deswegen werden, so die Aussage des BMVI, „im Bundesverkehrswegeplan 2015 auch Projekte noch einmal bewertet, die schon sehr weit geplant, teilweise sogar schon planfestgestellt sind“ (ebd.). „Ausgenommen und damit nicht erneut bewertet werden nur einige wenige Vorhaben, die als ‚laufend‘ gelten. Dazu zählen Maßnahmen, die bereits im Bau sind, bei denen zurzeit davon ausgegangen wird, dass bis voraussichtlich Ende 2015 mit dem Bau begonnen wird“ (ebd.). Vor dem Hintergrund, dass beispielsweise an der A 100 in Berlin und der A 49 in Hessen auch Bauabschnitte als „laufend“ gelten, die mangels Planungs-

recht im Jahr 2015 noch nicht in Bau sein können, wirft die Einstufung von Projekten als „laufend“ Fragen auf.

1. Wann genau wird die Prüfung und Konsolidierung der angemeldeten Projekte jeweils abgeschlossen sein (bitte gegebenenfalls für die drei Verkehrsträger getrennt angeben)?

Die Projektanmeldungen für Projekte zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 sind abgeschlossen und im Internet veröffentlicht. Nach gegenwärtigem Erkenntnisstand liegen für alle drei Verkehrsträger für die im Bundeswegenetz bekannten verkehrlichen Probleme bereits entsprechende Projektanmeldungen vor, so dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) keine weiteren Projektanmeldungen erwartet. Eine Nachmeldefrist war und ist daher nicht vorgesehen.

Sollte sich bei der weiteren Bearbeitung wider Erwarten herausstellen, dass für verbleibende Probleme (z. B. Engpässe) keine adäquate Projektanmeldung vorliegt, werden diese Projekte durch das BMVI in den Prozess eingespeist.

Derzeit werden die Vorschläge für Schienenprojekte konsolidiert und einer Vorprüfung unterzogen. Das wird im Herbst 2014 abgeschlossen. Weitere Prüfungen von zur Aufnahme in den BVWP grundsätzlich geeigneten Projekten werden bis in das Jahr 2015 andauern.

Aus heutiger Sicht soll die Prüfung und Konsolidierung der Straßenbauprojekte im Herbst 2014 abgeschlossen sein.

Bei der Wasserstraße ist die Prüfung und Konsolidierung der Projektanmeldung bereits im Zuge der Projektdefinitionen erfolgt, die aus den von den Ländern und Verbänden angemeldeten Projektideen vom BMVI zusammen mit der Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) entwickelt wurden. Derzeit wird unter der Beteiligung eines Fachgutachters eine Vorbewertung durchgeführt, mit der geprüft wird, ob ein Projekt überhaupt die Schwelle der volkswirtschaftlichen Rentabilität erreichen kann und einer vollständigen Bewertung im Rahmen des BVWP unterzogen wird. Ergebnisse dieser Vorbewertung werden in Kürze vorliegen.

2. Welche Projekte an Bundeswasserstraßen wurden jeweils von wem angemeldet?
3. Welche Bundesländer haben jeweils welche Projektideen für Projekte an Bundeswasserstraßen beim (damaligen) Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingereicht?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der beigefügten Anlage 2 ist die im Internet veröffentlichte Liste der angemeldeten Projekte um die jeweiligen Anmelder ergänzt. Dabei bezieht sich die Zuordnung der Anmelder auch auf die Projektideen, die in die jeweiligen Projektdefinitionen eingeflossen sind.

Entsprechend der in der Grundkonzeption zum BVWP 2015 getroffenen Festlegung werden im BVWP 2003 enthaltene Projekte, die bis Ende 2015 noch nicht im Bau sind, erneut in die Bewertung im Rahmen des BVWP 2015 einbezogen und sind daher vom BMVI – unabhängig von der Anmeldung durch Dritte – auf die Liste der im neuen BVWP zu untersuchenden Vorhaben gesetzt worden. Nachrichtlich sind in der Liste auch die als „laufende Vorhaben“ eingestuft Projekte dargestellt.

Hinsichtlich des Projekts W 31 – Donauausbau – wird in Kürze durch einen Zusatzvermerk verdeutlicht, dass aufgrund der Festlegungen des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Wahlperiode nur noch die Variante A weiterverfolgt wird.

4. Wie hoch sind einerseits die Kosten je Projekt (bitte jeweils das Jahr der letzten Kostenermittlung angeben) und die Kosten aller voraussichtlich neu zu bewertenden Projekte an Bundeswasserstraßen insgesamt?

Zu den einzelnen Projekten können noch keine belastbaren Kostenangaben gemacht werden. Die vorliegenden Projektvorschläge zur Wasserstraße umfassen ein – bislang noch ungeprüftes – Projektvolumen in Höhe von über 10 Mrd. Euro. Dies umfasst auch die in den Ausbauvorhaben enthaltenen Ersatzinvestitionsanteile.

5. Welche Projekte für Schienenwege des Bundes wurden jeweils von wem angemeldet (bei im Zuge der bereits erfolgten Bereinigung um Doppelungen oder durch Zusammenfassung mehrerer angemeldeter Projekte bitte jeweils alle Anmelder nennen)?

Projektideen für den neuen BVWP Schiene konnten von jedermann vorgeschlagen werden. Aus Gründen des Datenschutzes werden die Namen derjenigen, die Projekte vorgeschlagen haben, nicht genannt.

6. Wie hoch sind einerseits die von den Anmeldern jeweils genannten Kosten (bitte jeweils das Jahr der letzten Kostenermittlung angeben) und andererseits die derzeit abzuschätzenden Kosten aller (neu) zu bewertenden Schienenprojekte insgesamt?

Es wurden von fast niemandem Kosten für die Projektvorschläge genannt. Wesentliche Aufgabe der kommenden Monate wird die Ermittlung von Investitionskosten sein. Dies wird durch vom BMVI beauftragte Gutachter erfolgen. Die Deutsche Bahn (DB) Netz AG wird die Ermittlung von Investitionskosten unterstützen. Eine Abschätzung der Kosten aller (neu) zu bewertenden Schienenprojekte ist daher derzeit nicht möglich.

7. Wie hoch sind, jeweils pro Bundesland, die – sich aus den bislang geschätzten Kosten bzw. den von den Ländern für neue Projekte genannten – Gesamtkosten aller (neu) zu bewertenden Straßenprojekte?

Eine Statistik der Gesamtkosten wird erst nach Abschluss der Prüfungen und Konsolidierungen vorliegen. Eine erste Abschätzung zeigte einen Gesamtbedarf von über 110 Mrd. Euro.

8. Wie hoch sind, jeweils pro Bundesland, die, einschließlich der dieses Jahr aufzuwendenden Ausgaben, Kosten für die Beendigung aller als laufend bezeichneten Straßenprojekte?

Es ist zu beachten, dass für die Darstellung des Investitionskostenbedarfs und der Planungsstände der Stichtag 1. Januar 2016 festgelegt ist. Erst mit der Aufstellung des BVWP-Referentenentwurfs Mitte des Jahres 2015 werden diese Angaben vorliegen. Eine erste Abschätzung zeigte einen Gesamtbedarf zur Fertigstellung der begonnenen Maßnahmen ab dem Jahr 2016 von etwa 9 Mrd. Euro.

9. Welche geplanten Bauabschnitte welcher Autobahn- und Bundesstraßenprojekte, die derzeit noch nicht in Bau sind, wurden jeweils warum als laufende Projekte eingestuft und dem Bezugsfall zugeordnet?

Es wird auf die Bemerkungsspalte in der veröffentlichten Liste der für den BVWP 2015 vorgeschlagenen Projekte verwiesen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass im Gegensatz zum BVWP 2003, in dem die kleinsten bautechnisch möglichen Projektabschnitte einzeln bewertet wurden, im BVWP 2015 Streckenzüge als Gesamtprojekte betrachtet und bewertet werden. Die Beurteilung und Betrachtung einzelner Bauabschnitte ist deshalb nicht relevant.

10. Bei welchen dieser Bauabschnitte liegt derzeit kein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 8 und 9 verwiesen.

11. Welche Straßenprojekte sollen nach derzeitigem Stand neu in den Straßenbauplan 2015 eingestellt werden?

Der Straßenbauplan 2015 wird im Zuge des weiteren Aufstellungsverfahrens zum Bundeshaushalt 2015 konzipiert. Aussagen zu Neubeginnen von Bundesfernstraßen werden deshalb voraussichtlich erst im Sommer dieses Jahres in Abhängigkeit von den bis dahin getroffenen haushaltspolitischen Entscheidungen möglich sein.

12. Wieso wurde der Neubau der A 100 in Berlin bis zur Storkower Straße als laufendes Projekt eingestuft, obwohl derzeit lediglich der 16. Bauabschnitt bis zum Treptower Park in Bau ist und für den geplanten 17. Bauabschnitt bis zur Frankfurter Allee das Planfeststellungsverfahren noch nicht einmal begonnen wurde, und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich im Weiteren Bedarf eingestuft ist?
13. Wieso wurde der Neubau der gesamten A 49 in Hessen von der Anschlussstelle (AS) Schwalmstadt bis zum geplanten Autobahndreieck A 5/A 49 durchgängig als laufendes Projekt eingestuft, obwohl nach Information der Fragesteller derzeit lediglich im Abschnitt von der AS Schwalmstadt isoliert der Tunnel Frankenhain bis zur AS Neuental in Bau ist?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für diese beiden wie für die weiteren als „laufend“ definierten Projekte wurden und werden in nächster Zeit umfangreiche Investitionen getätigt. Würden diese Projekte nicht vollständig verkehrswirksam, wären die bereits verausgabten Mittel zumindest teilweise verlorene Investitionen. Dies soll unbedingt vermieden werden.

14. Haben die Länder, vor dem Hintergrund der Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/549, dass für „jedes erwogene Investitionsvorhaben der Bundesfernstraßen [...] nachzuweisen (ist), dass eine Alternativenprüfung erfolgt ist“, für jedes im neuen Bundesverkehrswegeplan zu untersuchende Vorhaben eine entsprechende Alternativen-Prüfung nachgewiesen?

Wenn ja, wann, und wie werden diese Alternativen-Prüfungen öffentlich gemacht?

Wenn nein, für welche Projekte haben die Länder keine Alternativen-Prüfung nachgewiesen, und wie verfährt die Bundesregierung in diesen Fällen?

15. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung sämtliche von Dritten bei den Bundesländern vorgeschlagenen Alternativen zu Straßenprojekten der Länder von diesen in die Alternativen-Prüfungen einbezogen?

Wenn nein, warum nicht, und zu welchen Projekten wurden von Dritten vorgeschlagene Alternativen nicht berücksichtigt?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für jedes erwogene Investitionsvorhaben ist nachzuweisen und im Projektinformationssystem PRINS hinterlegt, dass eine Alternativenprüfung erfolgt ist. Diese Alternativen müssen allerdings dem Projektvorschlag weitgehend vergleichbar das vorhandene verkehrliche Problem lösen oder mindern und dürfen wirtschaftlich nicht wesentlich ungünstiger sein.

Die Bundesregierung hat die Länder gebeten, im Rahmen der Projektanmeldungen von Dritten vorgeschlagene Alternativen in eigener Verantwortung – aber unter Berücksichtigung der eingangs erläuterten Bedingungen – zu prüfen und gegebenenfalls zu berücksichtigen.

16. Wann genau werden die Projektdossiers im Projektinformationssystem PRINS öffentlich zugänglich gemacht (bitte mit Begründung)?

Die Projektdossiers mit den Darstellungen der zur Anmeldung der Projekte erforderlichen Daten – also noch ohne die erst später vorliegenden Beurteilungs- und Bewertungsergebnisse – sollen nach Abschluss der Prüfung und Konsolidierung der Projekte nach heutiger Planung im Spätherbst 2014 auf den Internetseiten des BMVI veröffentlicht werden.

## Vorgeschlagene Vorhaben zum BWVP einschließlich der laufenden Vorhaben Bundeswasserstraßen

Stand 01.03.2014

- vorbehaltlich weiterer Änderungen und Ergänzungen -

Pro- jekt- Nr.	Bundes- wasserstraße	Projektbezeichnung	Projektziel	Bemerkungen	Anmelder
<b>Im neuen BWVP zu untersuchende Vorhaben</b>					
W 01	NOK	Ausbau der Oststrecke des NOK	Verbesserung der Begegnungssituation und Erhöhung der zulässigen maximalen Schiffsabmessungen (auf L x B x T = 280 x 32,5 x 9,5m) auf der Strecke zwischen NOK-km 79,9 - 92,1	Erneute Bewertung im BVWP 2015, da kein Baubeginn bis Ende 2015	BMVI/WWSV, Schleswig-Holstein Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie
W 02	NOK	Vertiefung des NOK	Vertiefung des NOK auf der Gesamstrecke von 11 Meter Wassertiefe um 1 Meter auf 12 Meter.		BMVI/WWSV, Schleswig-Holstein Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie
W 03	NOK	Neutrassierung der Saatsee Kurve	Verbesserung der Begegnungssituation zwischen NOK-km 57,9 - 65,5		BMVI/WWSV
W 04	Ostsee	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock	Vergroßerung der möglichen Abladetiefen (15,00 m bzw. reduz. 14,30; Sohlbreiten zwischen 112 m und 120 m)		BMVI/WWSV, Mecklenburg-Vorpommern Min. für Energie, Verkehr und Landesentwicklung
W 05	Ostsee	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar	Vergroßerung der Abladetiefe und Anpassung der Sohlbreite (u.a. "modifizierte Hafenvariante", angestrebter Tiefgang: 10,00 m, Sohlbreiten zwischen 70 m und 100 m)		BMVI/WWSV, Mecklenburg-Vorpommern Min. für Energie, Verkehr und Landesentwicklung
W 06	Außenems	Vertiefung der Außenems	Erhöhung der tideunabhängigen Erreichbarkeit des Emder Hafens für Fahrzeugtransportschiffe und Verbesserung der Auslastung tideabhängig verkehrender Massengutschiffe		BMVI/WWSV, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
W 07	MLK und Stichkanäle	Verbesserung der Brückendurchfahrthöhen für den Containerverkehr auf der Relation Magdeburg-Hannover-Minden Varianten: 2- /3-Lagigkeit	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre auf den Kanalrelationen		BMVI/WWSV, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Anlage 2 - zu Antwort auf Frage 2 und 3 der Kleinen Anfrage 18/1778

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Pro- jekt- Nr.	Bundes- wasserstraße	Projektbezeichnung	Projektziel	Bemerkungen	Anmelder
W 08	Stichkanal Hildesheim (SKH)	Ausbau des Stichkanal Hildesheim für die Fahrt mit dem 2,80m abgeladenen üGMS mit Einschränkungen durch Richtungsverkehr	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge bis zum Hafen Hildesheim		BMVI/WSV, BDB
W 09	Stichkanal Osnabrück (SKO)	Ersatzneubau von zwei Schleusen am Stichkanal Osnabrück	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge bis zum Hafen Osnabrück		BMVI/WSV, Stadtwerke Osnabrück
W 10	Stichkanal Salzgitter (SKS)	Ausbau des Stichkanals nach Salzgitter für die Fahrt mit dem 2,80m abgeladenen üGMS und SV (zzgl. Untervarianten)	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge bis zum Hafen Salzgitter		BMVI/WSV, BDB
W 11	Twentekanal und MLK	Bau des Lückenschlusses zwischen Twente-Kanal und MLK bei Bergeshövede	Zusätzlicher Anschluss an das NL-Wasserstraßennetz, Verkürzung einzelner Relationen		IHK Osnabrück und IHK Ostwestfalen
W 12	Elbeseitenkanal (ESK)	Neubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck	Ermöglichung des Verkehrs längerer Einzelfahrer, Vermeidung der Entkopplung von Schubverbänden		BMVI/WSV, BDS, BDB, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
W 13	ESK	Neubau der zweiten Schleuse in Uelzen am ESK	Vorzeitiger Ersatz einer Schleusenkammer zur Erhöhung der Betriebsbereitschaft / Schleusungskapazität		BDS
W 14	Mittelweser	Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit 2,50 abgeladenen üGMS mit Begegnungseinschränkungen	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge		BMVI/WSV, BDB, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, NRW Ministerium für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung
W 15	Mittelweser	Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den Containerverkehr auf der Relation Bremen-Minden Varianten: 2-/3-Lagigkeit	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre auf der Mittelweser		BMVI/WSV, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, NRW Ministerium für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung
W 16	RHK/DEK	Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf der Relation Duisburg-Dortmund	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre auf den Kanalrelationen		BMVI/WSV, BDB, IHK Osnabrück und Ostwestfalen, NRW Ministerium für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung

Anlage 2 - zu Antwort auf Frage 2 und 3 der Kleinen Anfrage 18/1778

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	Projektziel	Bemerkungen	Anmelder
W 17	Wesel-Datteln-Kanal (WDK)/DEK/MLK	Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf der Relation Wesel-Minden-Hannover	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre auf den Kanalrelationen		BMVI/WVS, BDB, IHK Osnabrück und Ostwestfalen, NRW Ministerium für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung
W 18	DEK Nord	Anpassung der DEK-Nordstrecke für den Verkehr mit GMS im Zuge des Ersatzes der Schleusen in modernen Abmessungen	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit der DEK-Nordstrecke durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und Erhöhung der Abladetiefe		BMVI/WVS, BDB, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
W 19	DEK Nord	Streckenausbau der DEK-Nordstrecke für das 2,80 m abgeladene GMS (zzgl. Untervarianten)	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit der DEK-Nordstrecke durch Erhöhung der Abladetiefe für größere Fahrzeuge	Bewertung des Streckenausbaus erfolgt als Bestandteil des Projekts W 18	
W 20	DEK Nord/MLK	Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf den Relationen Emden-Minden-Hannover und Emden - Dortmund	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre auf den Kanalrelationen		BMVI/WVS, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
W 21	RHK/WDK/DEK/DHK	Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf RHK, WDK, DEK (-Süd und Henrichenburger Haltung) und DHK	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre auf den Kanalrelationen		BMVI/WVS, BDB, IHK Osnabrück und Ostwestfalen, NRW Ministerium für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung
W 22	WDK/DHK	Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf den Relationen Wesel-Hamm und Wesel-Dortmund	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre auf den Kanalrelationen		BMVI/WVS, BDB, IHK Osnabrück und Ostwestfalen, NRW Ministerium für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung
W 23	WDK	Querschnittserweiterung des WDK für 3,0 - 3,4 m abgeladene GMS und SV und Ersatzneubau der "Großen Schleusen"	Erhöhung der Kapazität des Kanals (Schleusen und Abladetiefe)		BMVI/WVS, BDB, NRW Ministerium für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung
W 24	Küstenkanal	Ausbau des Küstenkanals für das 2,80 m abgeladene GMS einschl. Neubau der Schleusen Oldenburg und Dörpen (zzgl. Untervarianten)	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und Erhöhung der Abladetiefe		BMVI/WVS, BDS, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
W 25	Rhein	Abladeoptimierung der Fahrinnen am Mittelrhein (zwischen St. Goar und Wiesbaden) auf 2,10 m unter GIW	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Angleichung des Streckenabschnitts Rhein-km 508 - 557 an die Abladetiefen der ober- und unterstromigen Bereiche		BMVI/WVS, BDB, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, WSV, Rheinland-Pfalz Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Anlage 2 - zu Antwort auf Frage 2 und 3 der Kleinen Anfrage 18/1778

Pro- jekt- Nr.	Bundes- wasserstraße	Projektbezeichnung	Projektziel	Bemerkungen	Anmelder
W 26	Rhein	Fahrinnenvertiefung im Bereich des Rheins zwischen Duisburg und Koblenz auf 2,80 m unter GIW	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Angleichung des Streckenabschnitts an die Fahrinnenvertiefen auf Mosel und Saar (3,00 m).		BMVI/WWSV, Rheinland-Pfalz Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur
W 27	Rhein	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung zwischen Duisburg und Köln (zzgl. Untervarianten)	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Erhöhung der Abladetiefe (Angleichung an unterhalb vorhandene Fahrinnenvertiefen)		BMVI/WWSV, BDB, NRW Ministerium für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung
W 28	Mosel	Bau von sieben 2. Schleusenammern in modernen Abmessungen an der Mosel	Kapazitätsverteilung und Steigerung der Ausfallsicherheit der Wasserstraße durch den Bau 2. Schleusenammern (in Koblenz, Lehmen, Müden, St. Aldegund, Enkirch, Wintrich, Detzem)		BMVI/WWSV, BDB, BDS, Rheinland-Pfalz Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur, Land Saarland Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
W 29a	Neckar	Verlängerung der Neckarschleusen für das 135m-Schiff auf dem Neckar von Mannheim bis Heilbronn	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch größere Fahrzeuge vom Rhein kommend bis zum Hafen Heilbronn		BMVI/WWSV, BDB
W 29b	Neckar	Verlängerung der Neckarschleusen für das 135m-Schiff auf dem Neckar von Heilbronn bis Stuttgart	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch größere Fahrzeuge vom Rhein kommend bis zum Hafen Stuttgart		BMVI/WWSV, BDB
W 29c	Neckar	Verlängerung der Neckarschleusen für das 135m-Schiff auf dem Neckar von Stuttgart bis Plochingen	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch größere Fahrzeuge vom Rhein kommend bis zum Hafen Plochingen		BMVI/WWSV, BDB
W 30	Main	Fahrinnenvertiefung des Untermainns von der Mündung des Rheins bis Aschaffenburg für die Fahrt des 3,10 m abgeladenen GMS und SV	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Erhöhung der Abladetiefe auf Relationen über Rhein und Untermain		BMVI/WWSV, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
W 31	Donau	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen: Untersuchung der Varianten A und C 2,80	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Angleichung des Streckenabschnitts an die Fahrinnenvertiefen der oberhalb und unterhalb gelegenen Strecken		BMVI/WWSV, BDS, BDB, BayStMWIVT
W 32	Saale	Bau eines Saalekanals bei Tornitz	Herstellung einer wirtschaftlichen Befahrbarkeit auf Relationen über die Elbe bis zum Hafen Halle		Land Sachsen-Anhalt Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
W 33	Elbe-Lübeck-Kanal (ELK)	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und die Erhöhung der Abladetiefe		BDS, Schleswig-Holstein Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Anlage 2 - zu Antwort auf Frage 2 und 3 der Kleinen Anfrage 18/1778

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	Projektziel	Bemerkungen	Anmelder
W 34	Hohensaaten-Friedrichstaler-Wasserstraße (HoFriWa)	Ausbau Querschnittsprofil der HoFriWa für eine Abladetiefe von 3,20m	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge mit größerer Abladetiefe (KuMos mit einer Abladetiefe von 3,20m)	Nach Stand Vereinbarung D und PL kein Ausbau erforderlich - Projekt aus Untersuchung ausgeschieden	Brandenburg Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
W 35	HoFriWa	Verbesserung der Brückendurchfahrtsbreite an der HoFriWa auf 5,25m	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre		Brandenburg Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
W 36	Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)	Brückenanpassung auf der HOW auf eine Brückendurchfahrtsbreite von 5,25m	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre		Brandenburg Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
W 37	HOW, Oder-Havel-Kanal	Ausbau der HOW für das 2,80m abgeladene GMS	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und die Erhöhung der Abladetiefe		Brandenburg Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
W 38	Spree-Oder-Wasserstraße (SOW)	Verlängerung der Schleusenkammer der Schleuse Fürstenwalde (zzgl. Variante)	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Schubverbände/Vermeidung der Entkopplung von Schubverbänden		BDS, BDB, Brandenburg Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
W 39	Teitowkanal (Tek)	Neubau der Schleuse Kleinmachnow am Teitowkanal	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und Vermeidung der Entkopplung von Schubverbänden		Brandenburg Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
W 40	Charlottenburger-Verbindungskanal (CVK)	Ausbau des Charlottenburger Verbindungskanal	Befahrbarkeit für Spezial-/Schwertransporte		BMVI/WWSV
W 41	DHK	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke)	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge in der Oststrecke		BMVI/WWSV
W 42	Verbindungskanal Süd in Minden	Ersatzneubau der oberen Schleuse Minden	Aufrechterhaltung und Verbesserung der Anbindung des Mindener Weserhafens		BMVI/WWSV
W 43	Stichkanal Hannover-Linden (SKL)	Ausbau des SKL einschließlich der Schleuse Linden	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge bis zum Hafen Hannover-Linden		BMVI/WWSV

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Anlage 2 - zu Antwort auf Frage 2 und 3 der Kleinen Anfrage 18/1778

Pro- jekt- Nr.	Bundes- wasserstraße	Projektbezeichnung	Projektziel	Bemerkungen	Anmelder
W 44	Unter-/Außenelbe	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	Vertiefung der Fahrrinne für den tideunabhängigen Verkehr mit bis zu 13,50 m tiefgehenden Containerschiffen bzw. den tideabhängigen Verkehr mit bis zu 14,50 m tiefgehenden Containerschiffen bis zum Hamburger Hafen	Erneute Bewertung im BVWP 2015, sofern Baubeginn nicht bis Ende 2015 erfolgt	BMVI/WWSV
W 45	Außenweser	Fahrrinnenanpassung der Außenweser	Vertiefung der Fahrrinne für den tideabhängigen Verkehr mit bis zu 14,50 m tiefgehenden Containerschiffen bzw. für den tideunabhängigen Verkehr mit bis zu 13,50 m Abladetiefe bis Bremerhaven	Erneute Bewertung im BVWP 2015, da kein Baubeginn bis Ende 2015	BMVI/WWSV, Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
W 46	Untenweser	Fahrrinnenanpassung der Untenweser	Vertiefung der Untenweser für die tideabhängige Fahrt bis Brake mit 12,80 m Abladetiefe sowie bis Bremen mit 11,10 m Abladetiefe	Erneute Bewertung im BVWP 2015, da kein Baubeginn bis Ende 2015	BMVI/WWSV, Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
<b>Laufende Vorhaben (Maßnahmen des BVWP 2003, die im neuen BVWP nicht mehr untersucht werden, sondern im Bezugsfall des neuen BVWP enthalten sind)</b>					
W 45	Mittellandkanal (MLK), Elbe-Havel-Kanal (EHK), Untere Havel-Wasserstraße (UHW), Berliner Wasserstraßen, Havelkanal (HVK)*	VDE 17	Ausbau der Wasserstraße für das 2,80 m abgeladene GMS und Schubverbände bis 185 m Länge	Ausstehende Teilprojekte zur Vollendung des Gesamtvorhabens  *südl. Abschnitt des HVK bis GvZ Wustermark	BDB, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Brandenburg Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
W 46	Dortmund-Ems-Kanal Süd (DEK)	Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke	Ausbau der Wasserstraße für das 2,80 m abgeladene GMS und Schubverbände bis 185 m Länge	Ausstehende Teilprojekte zur Vollendung des Gesamtvorhabens	BDB, BDS, NRW Ministerium für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung
W 47	Mittelweser	Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante)	Ausbau der Wasserstraße für die Fahrt mit dem 2,50 m abgeladenen GMS mit Begegnungseinschränkungen	in Bau	BDB, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, NRW Ministerium für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung

Anlage 2 - zu Antwort auf Frage 2 und 3 der Kleinen Anfrage 18/1778

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Pro- jekt- Nr.	Bundes- wasserstraße	Projektbezeichnung	Projektziel	Bemerkungen	Anmelder
W 48	Mittelweser/MLK	Neubau Schleuse Minden	Herstellung eines Abstiegsbauwerks vom MLK zur Mittelweser für die Befahrbarkeit mit GMS	in Bau	
W 49	Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke)	Ausbau der Wasserstraße für das GMS und Schubverbände bis 185 m Länge, mit einer Abladetiefe von 2,80 m.	Ausstehende Teilprojekte zur Vollendung des Gesamtvorhabens	NRW Ministerium für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung
W 50	Rhein-Herne-Kanal (RHK)	Ausbau des Rhein-Herne-Kanals	Östlich Gelsenkirchen: Ausbau der Wasserstraße für das 2,80 m abgeladene GMS und Schubverbände bis 185 m Länge	Ausstehende Teilprojekte zur Vollendung des Gesamtvorhabens	BDS, NRW Ministerium für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung
W 51	Mosel	Bau der 2. Schleusenammern Trier	Kapazitätserweiterung und Steigerung der Ausfallsicherheit der Wasserstraße durch den Bau 2. Schleusenammern	bis Ende 2015 in Bau	BDB, BDS, Rheinland-Pfalz Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur, Land Saarland Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr