

**Investitionsrahmenplan
(Fünfjahresplan)
für den Ausbau
der Bundeswasserstraßen
2006 bis 2010
- Projektliste -**

Investitionsrahmenplan Wasserstraße

laufende Maßnahmen und neue Vorhaben einschl. Erhaltung (Mio.€)

Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen			Projektstand (10/2006)	Investitions- volumen Stand 10/2006	bis einschl. 2005 verausgabt	Gesamtbedarf ab 2006
1	2	3	4	5	6	7
1	n.V.	Nord-Ostsee-Kanal				
		- lfd. Maßnahmen	D	428,4	322,0	106,4
		- Ausbau Oststrecke	P	130,0	0,0	130,0
2	n.V.	Unter- und Außenelbe				
		- lfd. Maßnahmen	D	116,9	98,9	17,9
		- Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,50m tiefgehende Containerschiffe	PFS	248,2	0,0	248,2
3	n.V.	Ostsee				
		- lfd. Maßnahmen	D	201,1	141,8	59,3
		- Ausbau Peenestrom	P	21,0	0,0	21,0
4		Nordsee				
		- lfd. Maßnahmen	D	136,4	71,6	64,8
5	n.V.	Außen- und Unterweser (einschl. Nebenflüsse)				
		- lfd. Maßnahmen	D	216,8	211,6	5,2
		- Fahrrinnenanpassung der Außenweser für 14,50m tiefgehende Containerschiffe	PFS	28,3	0,0	28,3
		- Fahrrinnenanpassung der Unterweser im Abschnitt Nordenham - Bremen	PFS	18,5	0,0	18,5
6	z.T.	Mittellandkanal und Elbe-Seitenkanal				
		- lfd. Maßnahmen	D	1.823,0	1.586,4	236,6
		- Ausbau der Stichkanäle am Mittellandkanal	P/D	273,9	0,0	273,9
7	z.T.	Mittel- und Oberweser (einschl. Quell- und Nebenflüsse)				
		- lfd. Maßnahmen	D	64,7	29,7	35,0
		- Ausbau der Schleusenkanäle an der Mittelweser	P	32,0	0,0	32,0
		- Ersatzneubau der Schleusen Minden und Dörverden	P	92,2	0,2	92,0
8	n.V.	Westdeutsches Kanalnetz (einschl. Küstenkanal und Ruhrwasserstraße)				
		- lfd. Maßnahmen	D	2.077,8	1.471,1	606,7
		- Anpassung der Schleusen am Dortmund-Ems-Kanal Nordstrecke bei Ersatz ¹⁾	P	160,0	0,0	160,0
9		Rhein				
		- lfd. Maßnahmen	D	1.225,3	569,2	656,1
10	n.V.	Mosel, Saar, Lahn				
		- lfd. Maßnahmen (u.a. zweite Schleusen Fankel und Zeltlingen)	D	971,9	855,8	116,2
		- Neubau zweite Schleuse Trier	PFS	37,0	0,0	37,0
		- Neubau der weiteren zweiten Schleusen an der Mosel (7 Schleusenkammern)	P	259,0	0,0	259,0
11	n.V.	Neckar				
		- lfd. Maßnahmen	D	343,0	115,5	227,5
		- Verlängerung der Schleusen bis Plochingen auf 135 m Nutzlänge ²⁾	P	150,0	0,0	150,0
12	n.V.	Main				
		- lfd. Maßnahmen	D	725,5	432,0	293,4
		- Fahrrinnenvertiefung des Untermains auf 3,30 m	P	26,0	0,0	26,0
13	n.V.	Donau und am Main-Donau-Kanal				
		- lfd. Maßnahmen	D	873,2	579,6	293,5
		- Ausbau der Reststrecke Straubing - Vilshofen (Ansatz für flußbauliche Maßnahmen)	P	128,0	0,0	128,0
14	z.T.	VDE 17 (Wasserstraßenverbindung Rügen - Magdeburg - Berlin)				
		- lfd. Maßnahmen	D	2.250,7	1.165,9	1.084,8
		- Neubau Hafenschleuse Magdeburg	D	40,0	0,0	40,0
15	n.V.	Mittel- und Obereibe, Saale und Unteren Havel-WStr. von Plauke bis zur Mündung				
		- lfd. Maßnahmen	D	203,0	63,3	139,7
		- Schleusenkanal Tornitz/Saale	P	77,0	0,0	77,0
16	n.V.	Elbe-Lübeck-Kanal und an der Müritz-Elde-WStr.				
		- lfd. Maßnahmen	D	242,7	162,2	80,5
		- Verlängerung der Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal auf 115m x 12,5m bei Ersatz und Anhebung von Brücken	P	180,0	0,0	180,0
17	z.T.	Havel-Oder-WaStr., Oberen Havel-WaStr. sowie Havelkanal nördlich Wustermark				
		- lfd. Maßnahmen	D	469,4	143,8	325,6
		- Neubau Schiffshebewerk Niederfinow	P	159,3	4,0	155,3
18		Spree-Oder-WaStr. einschl. Berliner WaStr. und Nebengewässer sowie Oder				
		- lfd. Maßnahmen	D	222,5	143,3	79,1
19		Ersatzinvestitionen außerhalb o.g. Maßnahmen		2.500,0	0,0	2.500,0
Summe Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur				17.200	8.200	9.000

Legende:

n.V. = neue Vorhaben

z.T. = bislang zurückgestellte Teilmaßnahmen laufender Vorhaben

¹⁾ Bei Beteiligung der Länder NRW und NI²⁾ Abhängig von Beteiligung BW

D = Durchführung

P = Planung

PFS = Planfeststellung

Ifd. Nr.	Vorhaben	Maßnahmenumfang	Investitionskosten 2001– 2015 ⁶⁶ [Mio. €]
17	Oder-Havel-Wasserstraße und Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße ⁶⁷	Berlin–Grenze D / PL: Ausbau der Oder-Havel-Wasserstraße für 2,2 m abgeladene GMS; Teilstrecke Schwedt–Grenze D / PL: Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße für 3,5 m abgeladene KÜmos (begonnene Maßnahme) ⁶⁸	
18	Mittellandkanal / Elbe-Havel-Kanal / Untere Havel-Wasserstraße / Berliner Wasserstraßen (VDE 17)	Hannover–Berlin: Fortführung des Ausbaus für 2,8 m abgeladene GMS und SV (zur Gewährleistung eines wirtschaftlichen Betriebes)	
19	Kleine Vorhaben einschl. Restmaßnahmen aus früheren BVWP	Fertigstellung: Stichkanäle am Mittellandkanal, Saar usw.	
Neue Vorhaben			660
Seeschifffahrtsstraßen (1.)			20
1	Unterweser	Nordenham–Bremen: Vertiefung für Panmax-Schiffe mit 12,8 m Abladetiefe bis Brake und 11,1 m (tideabhängig) bis Bremen	20
Binnenschifffahrtsstraßen (2.–6.)			640
2	Main ⁶⁷	Mündung Rhein–Aschaffenburg: Vertiefung für 3,1 m abgeladene GMS und SV	30
3	Donau	Straubing–Vilshofen: Strombaumaßnahmen (Variante A)	130
4	Saale ⁶⁷	Calbe–Mündung Elbe: Ausbau (Variante Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr (Stau) in der Saale) ⁶⁹	80
5	Mosel ⁶⁷	Bau zweiter Schleusenammern in Koblenz, Lehmen, Müden, St. Aldegund, Enkirch, Wintrich, Detzem, Trier	300
6	Mittelweser	Bau der Schleusen in Dörverden und Minden mit mindestens 140 m Nutzlänge in Verbindung mit Ersatz	100
Summe Vordringlicher Bedarf			5.100

68 Ein erweiterter Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße über Großmotorgüterschiffe hinaus für die Befahrbarkeit mit Küstenmotorschiffen findet unter der Bedingung statt, dass die auf polnischem Gebiet erforderlichen Maßnahmen (Brückenmaßnahmen oder Ausbau einer Querverfahrt zur Oder) vertraglich geregelt sind; dies wird dementsprechend in das Planfeststellungsverfahren eingebracht. Dabei ist auch zu klären, wie auf die Erhebung von Kanalgebühren – vergleichbar auf internationalen Wasserstraßen – verzichtet werden kann. Variantenuntersuchungen hinsichtlich Ausbauquerschnitt und Trassenführung erfolgen im Rahmen der von beiden Verkehrsministern eingerichteten deutsch-polnischen Arbeitsgruppe.

69 Der Ausbau ist abhängig vom Ergebnis der laufenden Untersuchungen einschließlich der damit verbundenen naturschutzfachlichen Fragestellungen. Die Dimensionierung des Saalekanals orientiert sich an der mittleren Abladetiefe der nicht ausgebauten, frei fließenden Elbe. Darüber hinaus ist vor Einleitung förmlicher Planungsschritte das Einvernehmen des Landes Sachsen-Anhalt erforderlich, den Flussabschnitt zwischen Abzweigung des Kanals und seiner Wiedereinmündung nach Fertigstellung des Saalekanals verkehrlich zu entwiden.