

Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben

Bundeswasserstraßen

Stand 11.05.2015

- vorbehaltlich weiterer Änderungen und Ergänzungen -

| Projekt-Nr. | Bundeswasserstraße | Projektbezeichnung | Projektziel | Bemerkungen |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Laufende Vorhaben (Maßnahmen des BVWP 2003, die im neuen BVWP nicht mehr untersucht werden, sondern im Bezugsfall des neuen BVWP enthalten sind) | | | | |
| W 47 | 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 |
| W 48 | 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 |
| W 49 | 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 |
| W 50 | Mittelweser/MLK | Neubau Schleuse Minden | Herstellung eines Abstiegsbauwerks vom MLK zur Mittelweser für die Befahrbarkeit mit GMS | in Bau |
| W 51 | 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 |
| W 52 | 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 |
| W 53 | Mosel | Bau der 2. Schleusenammern Trier | Kapazitätserweiterung und Steigerung der Ausfallsicherheit der Wasserstraße durch den Bau 2. Schleusenammern | bis Ende 2015 in Bau |
| W 54 | Main | Fahrrinnenvertiefung Obermain | Ausbau der Wasserstraße für 2,70 m abgeladene GMS und Schubverbände | Ausstehende Teilprojekte zur Vollendung des Gesamtvorhabens |
| W 55 | Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) | Neubau Schiffshebewerk Niederfinow | Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow für das GMS | in Bau |
| 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 | bis Ende 2015 in Bau |
| Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben | | | | |
| W 02 | NOK | Vertiefung des NOK | Vertiefung des NOK auf der Gesamtstrecke von 11 Meter Wassertiefe um 1 Meter auf 12 Meter. | |
| W 03 | NOK | Neutrassierung der Saatsee Kurve | Verbesserung der Begegnungssituation zwischen NOK-km 57,9 - 65,5 | |
| W 04 | Ostsee | Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock | Vergrößerung der möglichen Abladetiefen (15,00 m bzw. reduz. 14,30; Sohlbreiten zwischen 112 m und 120 m) | |
| W 05 | Ostsee | Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar | Vergrößerung der Abladetiefe und Anpassung der Sohlbreite (u.a. "modifizierte Hafenvariante", angestrebter Tiefgang: 10,00 m, Sohlbreiten zwischen 70 m und 100 m) | |
| W 06 | Außenems | Vertiefung der Außenems | Erhöhung der tideunabhängigen Erreichbarkeit des Emder Hafens für Fahrzeugtransportschiffe und Verbesserung der Auslastung tideabhängig verkehrender Massengutschiffe | |

| Projekt-Nr. | Bundeswasserstraße | Projektbezeichnung | Projektziel | Bemerkungen |
|-------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| W 07 | MLK und Stichkanäle | Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den Containerverkehr auf der Relation Magdeburg-Hannover-Minden Varianten: 2- /3-Lagigkeit | Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre auf den Kanalrelationen | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| W 11 | Twentekanal und MLK | Bau des Lückenschlusses zwischen Twente-Kanal und MLK bei Bergeshövede | Zusätzlicher Anschluss an das NL-Wasserstraßennetze, Verkürzung einzelner Relationen | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| W 12 | Elbeseitenkanal (ESK) | Neubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck | Ermöglichung des Verkehrs längerer Einzelfahrer, Vermeidung der Entkopplung von Schubverbänden | |
| W 13 | ESK | Neubau der zweiten Schleuse in Uelzen am ESK | Vorzeitiger Ersatz einer Schleusenammer zur Erhöhung der Betriebsbereitschaft / Schleusungskapazität | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| 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 | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| 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 | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| 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 | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| 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 | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| 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 | |
| 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 Streckenausbau 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 | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| 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 | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| 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 | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| W 23 | WDK | Querschnittserweiterung des WDK für 3,0 - 3,4m abgeladene GMS und SV und Ersatzneubau der "Großen Schleusen" | Erhöhung der Kapazität des Kanals (Schleusen und Abladetiefe) | |
| 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 | |

| Projekt-Nr. | Bundeswasserstraße | Projektbezeichnung | Projektziel | Bemerkungen |
|-------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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 | |
| 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 Fahrrinntiefen auf Mosel und Saar (3,00 m). | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| W 27 | Rhein | Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung zwischen Duisburg und Köln (zzgl. Untervarianten) | Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Erhöhung der Abladetiefe (Angleichung an unterhalb vorhandene Fahrrinntiefe) | |
| W 28 | Mosel | Bau von sieben 2. Schleusenammern in modernen Abmessungen an der Mosel | Kapazitätserweiterung und Steigerung der Ausfallsicherheit der Wasserstraße durch den Bau 2. Schleusenammern (in Koblenz, Lehmen, Müden, St. Aldegund, Enkirch, Wintrich, Detzem) | |
| 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 | |
| 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 | |
| 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 | |
| W 30 | Main | Fahrinnenvertiefung des Untermain 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 | |
| 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 Fahrrinntiefen der oberhalb und unterhalb gelegenen Strecken |)* Gemäß Koalitionsvereinbarung für die 18. Wahlperiode wird für das weitere Verfahren ausschließlich die Variante A zugrunde gelegt |
| W 32 | Saale | Bau eines Saalekanals bei Tornitz | Herstellung einer wirtschaftlichen Befahrbarkeit auf Relationen über die Elbe bis zum Hafen Halle | |
| 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 | |
| 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 (KüMos mit einer Abladetiefe von 3,20m) | Nach Stand Vereinbarung D und PL kein Ausbau erforderlich - Projekt aus Untersuchung ausgeschieden |
| W 35 | HoFriWa | Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhe an der HoFriWa auf 5,25m | Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| W 36 | Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) | Brückenanpassung auf der HOW auf eine Brückendurchfahrtshöhe von 5,25m | Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| 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 | |
| W 38 | Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) | Verlängerung der Schleusenammer der Schleuse Fürstenwalde (zzgl. Variante) | Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Schubverbände/Vermeidung der Entkopplung von Schubverbänden | |
| W 39 | Teltowkanal (TeK) | Neubau der Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal | Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und Vermeidung der Entkopplung von Schubverbänden | |
| W 40 | Charlottenburgerverbindungskanal (CVK) | Ausbau des Charlottenburger Verbindungskanal | Befahrbarkeit für Spezial-/Schwertransporte | Kein Ausbaubedarf - Projekt aus Untersuchung ausgeschieden |
| W 41 | DHK | Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke) | Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge in der Oststrecke | |
| W 42 | Verbindungskanal Süd in Minden | Ersatzneubau der oberen Schleuse Minden | Aufrechterhaltung und Verbesserung der Anbindung des Mindener Weserhafens | |

| Projekt-Nr. | Bundeswasserstraße | Projektbezeichnung | Projektziel | Bemerkungen |
|-------------|----------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| 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 | Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden |
| 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 |
| 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 |
| W 46 | Unterweser | Fahrrinnenanpassung der Unterweser | Vertiefung der Unterweser 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 |