



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland

Bundesverkehrswegeplan 2003

Bundesverkehrswegeplan 2003:

Beschluss der Bundesregierung vom 2. Juli 2003

Der Teil Bundesschienenwege ist zugleich Grundlage für den Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Der Teil Bundesfernstraßen ist zugleich Grundlage für den Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

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.