



18. Binnenwasserstraße Rhein/Meuse-Main-Donau

Landkarte der 30 vorrangigen Achsen und Projekte

- Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Noapel-Messina-Palermo
- Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London
- Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa
- Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Ost
- Betuwe-Verbindung
- Eisenbahnachse Lyon-Triest-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze
- Autobahnachse Igomemits/Patras-Athen-Sofia-Budapest
- Multimodale Achse Portugal/Spanien-restliches Europa
- Eisenbahnachse Cork-Dublin-Belfast-Stranraer
- Flughafen Malpensa
- Öresund-Landverbindung
- Eisenbahn-/Straßenachse nordisches Dreieck
- Straßenachse Vereinigtes Königreich/Irland/Benelux
- Hauptstrecke Westküste
- Galileo
- Eisenbahnachse für den Güterverkehr Sines/Algeciras-Madrid-Paris
- Eisenbahnachse Paris/Frankfurt-Stuttgart-Wien-Bratislava
- Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitsbahn auf der Iberischen Halbinsel
- Eisenbahnachse Fehmarnbelt
- Meeresautobahnen
- Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden
- Eisenbahnachse Gdansk/Danzig/-Warschau-Brno/Brünnl/Bratislava-Wien
- Eisenbahnachse Lyon/Genoa-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
- Straßenachse Gdansk/Danzig-Brno/Brünnl/Bratislava-Wien
- Eisenbahn-/Straßenachse Irland/Vereinigtes Königreich/Europäisches Festland
- „Rail Baltica“: Eisenbahnachse Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
- „Eurocaprail“ auf der Eisenbahnachse Brüssel-Luxemburg-Straßburg
- Eisenbahnachse des intermodalen Korridors Ionisches Meer/Adria
- Binnenwasserstraße Seine-Schelde

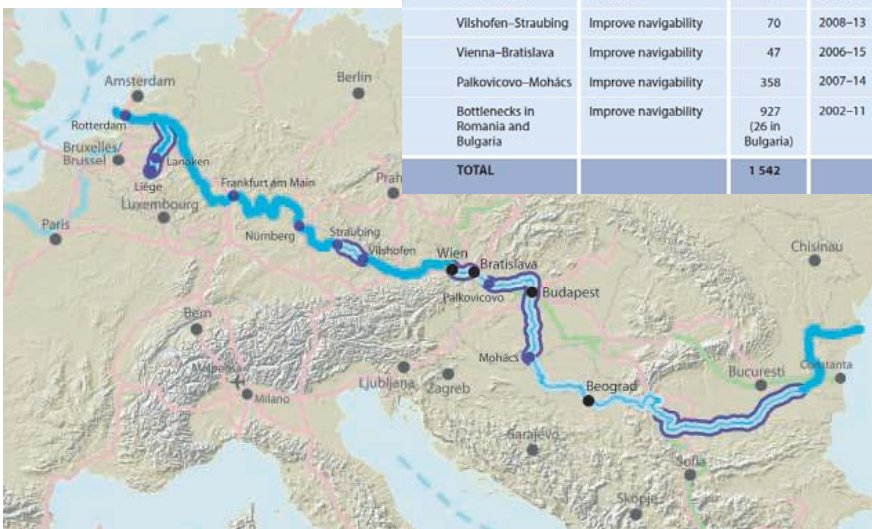
Vorrangige Achsen und Projekte	Numer der vorrangigen Verkehrsachse
— Straße	13 Straßenachse
— Eisenbahn	6 Eisenbahnachse
— Binnenwasserstraße	8 Multimodale Achse
— Meeresautobahn	30 Binnenwasserstraße
✈ Flughafenprojekt	21 Meeresautobahn
⚓ Hafenprojekt	10 Flughafenprojekt
Transeuropäisches Verkehrsnetz	
— Eisenbahn	15 Flughafenprojekt
— Straße	15 Galileo
— Binnenwasserstraße	

Priority axis No 18 – Ongoing

Rhine/Meuse–Main–Danube inland waterway axis



Priority section	Type of work/status	Distance (km)	Timetable	Total cost as of end 2004 (million EUR)	Investment up to 31.12.2004 (million EUR)	TEN-T contribution, including studies, up to 31.12.2004 (million EUR)
Rhine–Meuse	Improve navigability	140	2005–19	428	0	0
Lanaken lock	New lock	n.a.	2006–11	76	1.1	1
Vilshofen–Straubing	Improve navigability	70	2008–13	128	0	0
Vienna–Bratislava	Improve navigability	47	2006–15	180	2	0
Palkovicovo–Mohács	Improve navigability	358	2007–14	300	0.6	1.1
Bottlenecks in Romania and Bulgaria	Improve navigability	927 (26 in Bulgaria)	2002–11	777	140	0
TOTAL		1 542		1 889	143.7	2.1



Aus: TEN-T priority axes and projects 2005 T509677in 22/09/05

Priority section	Other priority axes
Inland waterway in preparation	Motorway of the sea
Inland waterway under construction	Road
Inland waterway completed	Rail
	Inland waterway
	Airport



Independent variant research on the development of the Danube between Straubing and Vilshofen

2007-DE-18050-S

Part of Priority Project 18

Member States involved:

Germany

Implementation schedule

Start date: October 2008

End date: December 2012

Implementing body:

RMD Wasserstraßen GmbH

Budget:

National budget: €11,000,000

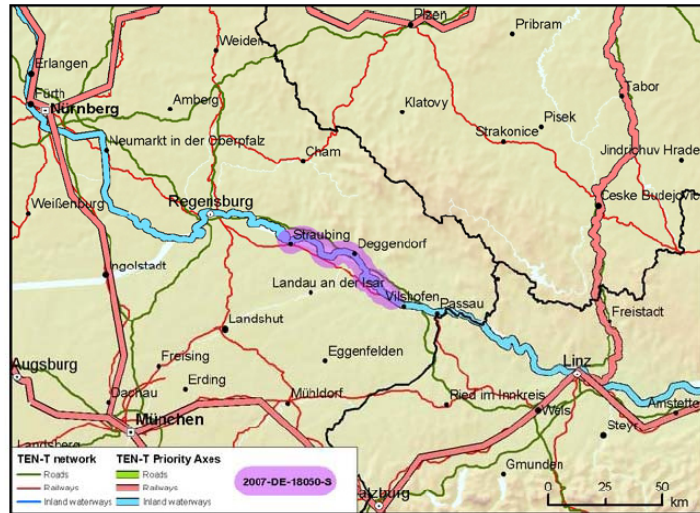
Regional/local budget: €5,500,000

Total project cost covered by this Decision: €33,000,000

EU contribution: €16,500,000

Percentage of EU support:

Studies: 50%



Source: TEN-T Executive Agency

Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Zielsetzung der Bundesbehörden : Transparentes Verfahren und nachvollziehbare Entscheidungen

- Der Bund und das Land Bayern haben sich auf eine Prüfung der Variante A und Variante C 2,80 verständigt. Diese Studie wird von der Europäischen Union gefördert.
- Ziel der Studie ist es, eine sichere Basis für eine politische Entscheidung zum Ausbau der Donau zu schaffen.
- Im Rahmen der Untersuchungen werden keine Empfehlungen ausgesprochen oder Entscheidungen für eine Ausbauvariante beziehungsweise für den Erhalt des jetzigen Zustands getroffen.
- Die Studie erfasst die bestehende Situation und stellt die Auswirkungen der Ausbauvarianten auf die Umwelt objektiv dar.
- Der Nutzen der Ausbaumaßnahme, insbesondere für die Schifffahrt, wird durch eine Verkehrsprognose und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung untersucht.
- Mit der Einbindung der verschiedenen Interessensgruppen in der Monitoring - Gruppe und der frühzeitigen Information der Öffentlichkeit wird ein neuer Weg in der langjährigen Diskussion um den Donauausbau beschritten.

Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Die Untersuchungen werden mit folgenden Erklärungen begründet:

- ▶ Die ökologischen Daten sind zu alt.
- ▶ Die Umwelt- und Naturschutzgesetze haben sich weiterentwickelt.
- ▶ Die Wissenschaftliche und technische Untersuchungsmethoden haben sich verbessert.
- ▶ Für eine verlässliche Entscheidungsgrundlage sind detailliertere Untersuchungen als sie bisher durchgeführt wurden erforderlich. Die Ergebnisse sollen für ein anschließendes Genehmigungsverfahren genutzt werden können.

Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Inhalt der Untersuchungen:

Datenerhebung

- Beweissicherung (Grundwasser etc.)
- Aktualisierung und Ergänzungen der Datengrundlagen

Technische Modellierung

- Flussmorphologische Untersuchungen
- Grundwassermodellierung
- Hydraulische Abflussrechnungen und Nachweise

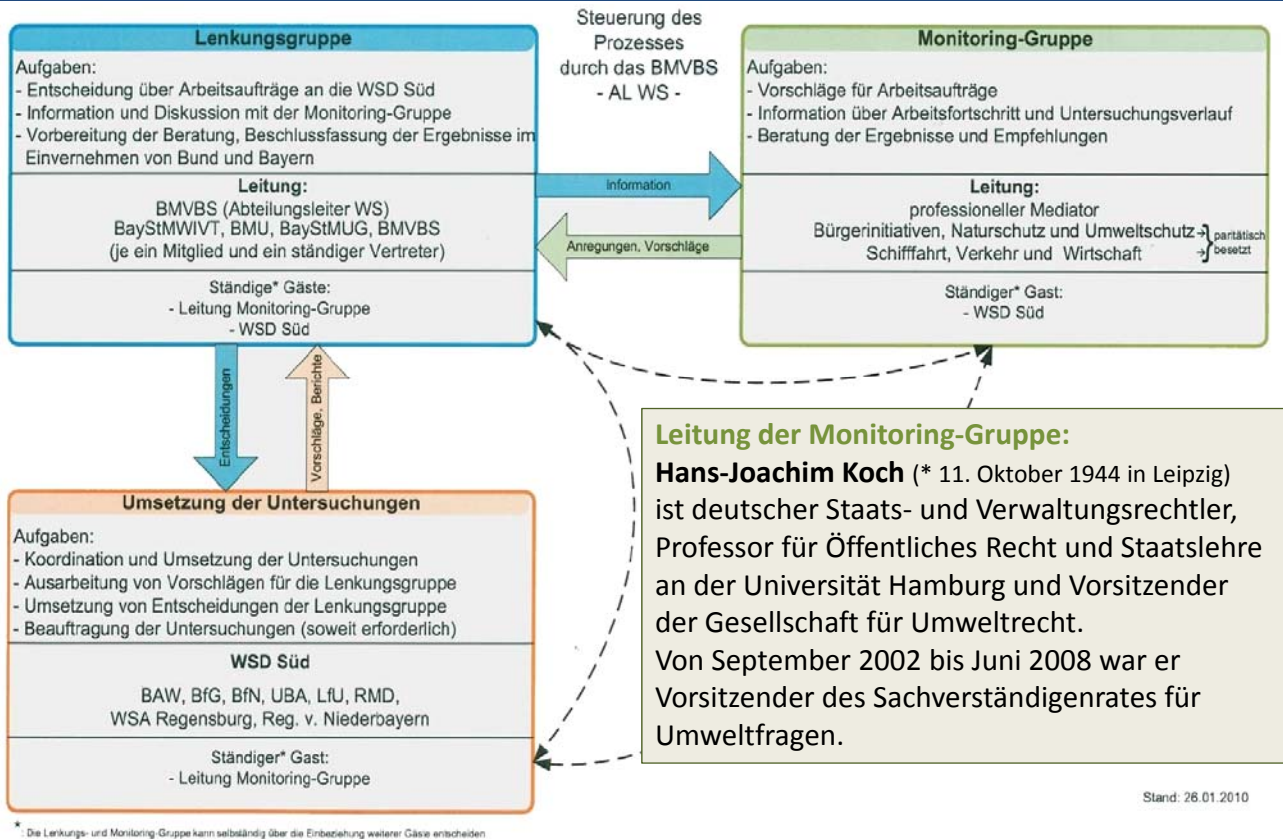
Technische Planung

- Technische Planung Schifffahrtsstraße
- Technische Planung ausbaubedingter Hochwasserschutz

Umweltplanung

- Verträglichkeitsstudie Natura 2000-Gebiete
- Gutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)
- Umweltverträglichkeitsstudie
- Landschaftspflegerische Begleitplanung,
- Bericht zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen



Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Mitglieder der Monitoring-Gruppe

Industrie- und Handelskammer in Niederbayern

Walter Keilbart (Peter Sonnleitner)

Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft Haus der bayerischen Wirtschaft

Stefan Albat (Christoph Schweyer)

Bayerisches Hafenforum

Prof. Rudolf Metzka (Christian Aumeier)

Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e. V.

Dr. Gunther Jaegers (Heinrich B. Frings)

Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Prof. Dr. Hubert Weiger (Dieter Scherf)

Landesbund für Vogelschutz e.V.

Ludwig Sothmann
(Dr. Christian Stierstorfer)

Landesfischereiverband Bayern e.V.

Johannes Schnell (Jörg Kuhn)

Bürgerforum Umwelt Vilshofen e.V.

Dr. Anton Huber (Hubert Stelzl)

Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Aufgaben der Monitoring-Gruppe

aus dem Vertrag mit Prof. Dr. Koch:

„Bei den Untersuchungen sollen die unterschiedlichen Interessengruppen (wie z.B. Schifffahrt, Wirtschaft, Verbände, Fischerei, Naturschutz) aktiv einbezogen werden. Zu diesem Zweck wird eine Monitoring-Gruppe mit einem unabhängigen Leiter gegründet. Davon erwartet das BMVBS eine bessere Partizipation der Hauptbetroffenen, mehr Transparenz und im Ergebnis eine Lösung, die im Konsens erarbeitet ist.“

...“möglichst einvernehmliche Vorschläge, Anregungen, Empfehlungen sowie Stellungnahmen“.

aus dem Strategischem Aktionsplan (SAP Entwurf):

„ Die Untersuchungen werden von einer Monitoring-Gruppe begleitet, in der unterschiedliche Interessenvertreter (...) vertreten sind. ... Die Monitoring-Gruppe hat ein Informationsrecht über Arbeitsprogramme und -schritte. Sie besitzt keine Entscheidungsbefugnis und kein Weisungsrecht gegenüber der Lenkungsgruppe und der Arbeitsgruppe.“

Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Grundsätzliche Probleme:

- Die Rolle der Monitoring-Gruppe wird unterschiedlich gesehen und verstanden
- Die Ausbaunotwendigkeit ist nicht durch ein Güterverkehrskonzept unterlegt
- Die Untersuchungen werden durch die RMD gesteuert

Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft

Gründung:	30. Dezember 1921
Unternehmenssitz:	München
Gründungsauftrag:	Errichtung der Main-Donau-Wasserstraße

Durch Staatsvertrag zwischen dem damaligen Deutschen Reich und dem Freistaat gegründet und mit dem Bau der Schifffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Passau beauftragt.

Zur Finanzierung dieser Aufgaben im Wasserstraßenbereich ("Konzessionsbaulast") wurde der Gesellschaft das Recht zur Nutzung der Wasserkraft von Main, Donau, Lech, Altmühl und Regnitz eingeräumt ("Konzessionsrecht").

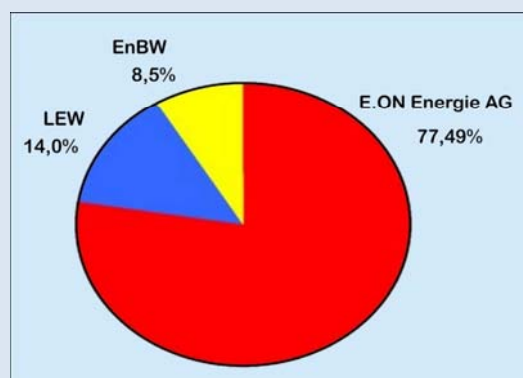
Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft

Gesellschafter

Grundkapital:
102 Mio. €

Aktionäre:
Gesellschafter sind heute

- E.ON Energie AG: 77,49 %
- LEW: 14,0 %
- EnBW: 8,5 %
- Kommunen: 0,01%



Bis zur Privatisierung der RMD AG zum 01.01.1995 hielten die Bundesrepublik Deutschland (2/3) und das Land Bayern (1/3) die Anteile der Gesellschaft.

Die notarielle Beglaubigung im Wortlaut:

Verzicht auf die Ausübung des der Rhein-Main-Donau AG vertraglich zustehenden Konzessionsrechts für den Abschnitt der Bundeswasserstraße

In der politischen Diskussion um den Donauausbau wird seitens der NGOs immer wieder der Vorwurf erhoben, die RMD sei bei den durchzuführenden Variantenuntersuchungen nicht objektiv, da es der RMD ausschließlich auf einen staugeschützten Ausbau ankomme, um ein wirtschaftlich profitables Wasserkraftwerk in der Ausbaustrecke zu errichten. Zur Versachlichung der Diskussion erklärt deswegen die Rhein-Main-Donau AG als Inhaberin des Konzessionsrechtes in öffentlich beglaubigter Form:

"Im Konzessionsvertrag vom 30. Dezember 1921 wurde der Rhein-Main-Donau AG unter anderem das Recht erteilt, das Wasser der Donau von Kelheim bis Passau-Grenze unentgeltlich zu nutzen.

Für den Abschnitt der Bundeswasserstraße Donau vom Zusammenfluss der alten Donau und der Straubinger Donauschleife bei Donau-km 2319,3 im Stadtgebiet Straubing bis Donau-km 2249,9 im Stadtgebiet Vilshofen verzichtet die Rhein-Main-Donau AG auf die Ausübung des ihr vertraglich zustehenden Konzessionsrechtes.

Von ihrem Konzessionsrecht in diesem Streckenabschnitt kann die Rhein-Main-Donau AG nur dann wieder Gebrauch machen, wenn diesbezüglich ein ausdrücklicher Wunsch von der Bundesrepublik Deutschland und vom Freistaat Bayern geäußert wird. Eine derartige Erklärung des Bundes und Bayerns hat gegenüber der Rhein-Main-Donau AG in Schriftform zu erfolgen."

München, 18. Oktober 2011

Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Inhaltliche Probleme:

- **Prognose-Sicherheit der angewandten Modelluntersuchungen**
- **Bewertung der ökologischen Wirkungen**