



Binnenwasserstraße Rhein/ Maas-Main-Donau

Die Beseitigung von Engpässen auf dem Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsweg verbessert seine Schiffbarkeit und begünstigt auf dieser zunehmend überlasteten Verkehrsachse die Verlagerung von Frachtvolumen von der Straße auf die Binnenschifffahrt.

Die Achse

Die Rhein-Main-Donau-Achse ist ein wichtiger Güterverkehrsweg, der die Nordsee (den Hafen von Rotterdam) und das Schwarze Meer (insbesondere den Hafen von Constanza) miteinander verbindet. Einige Abschnitte leiden jedoch insofern unter Schiffbarkeitsproblemen, als hier die Wassertiefe zu manchen Jahreszeiten weniger als 2,80 m beträgt. Ein Mindesttieftgang von 2,50 m auf der gesamten Länge der Wasserstraße ist erforderlich, um sie für Schiffe bis zu 3 000 t Tragfähigkeit befahrbar zu machen.

Bauarbeiten an mehreren Teilstrecken der Donau in Deutschland, Österreich, der Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien sollen bewirken, dass dieser Mindesttieftgang ganzjährig oder zumindest während des größten Teils des Jahres gewährleistet ist. Insbesondere soll der Hauptengpass in Deutschland auf dem Abschnitt Straubing-Vilshofen, wo der Tieftgang im Verhältnis zur Gesamtstrecke am stärksten eingeschränkt ist, beseitigt werden. Das Gesamtvorhaben umfasst auch Arbeiten an der Maas als einem der wichtigsten Nebenarme des Rheins, wo ein Tieftgang von 3,5 m die Zufahrt nach Belgien für Schiffe bis zu 6 000 t gewährleisten soll.

Erwarteter Nutzen

Auf dieser multimodalen Ost-West-Verbindung wird das Vorhaben die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern stärken und einen Anreiz zur Verlagerung des Frachtaufkommens von der Straße auf den Wasserweg schaffen. Diese intermodale Verlagerung ist für den Donau-Korridor besonders wichtig, da dieser schon jetzt unter zunehmender Überlastung leidet. Hauptgrund ist die schnelle Zunahme des Frachtaufkommens, das voraussichtlich auch in Zukunft weiter steigen wird.

Bei einer Steigerung der Gesamtkapazität der Strecke um rund 30 % könnten auf lange Sicht jährlich etwa 5 Mrd. tkm Fracht auf die Binnenschifffahrt verlagert werden. Eine verbesserte Schiffbarkeit des Wasserwegs brächte seinen Benutzern erhebliche Vorteile, da die pro Tonne anfallenden Transportkosten um etwa 20-30 % gesenkt werden könnten. Zudem wird das Vorhaben die Integration der Verkehrsnetze mehrerer neuer EU-Mitgliedstaaten in das TEN-V begünstigen und durch die Schaffung von Arbeitsplätzen zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt beitragen.

Derzeitiger Stand

In den meisten der betroffenen Länder sind die notwendigen Bauvorhaben Teil der nationalen Pläne für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die Wirtschaftlichkeitsstudien und Umweltverträglichkeitsprüfungen für die einzelnen Streckenabschnitte sind in Arbeit oder bereits abgeschlossen. Daneben sind auch Untersuchungen durchgeführt worden, in denen die Auswirkungen der baulichen Veränderungen am Fluss auf die Überschwemmungsgefahr analysiert wurden. Die derzeit von Deutschland für den Abschnitt Vilshofen-Straubing verfolgte Lösung wird die Schiffbarkeit verbessern, ohne jedoch ganzjährig einen Tieftgang von 2,5 m zu garantieren. Umfangreichere Verbesserungen werden noch geprüft.

In Österreich wird die die Baumaßnahmen betreffende Umweltverträglichkeitsprüfung 2006 abgeschlossen sein. Ungarn hat ebenfalls eine (aus TEN-V-Fördermitteln unterstützte) Untersuchung eingeleitet, die Ende 2006 abgeschlossen sein soll. Die ungarischen und slowakischen Behörden streben die Festlegung gemeinsamer Leitlinien für die Baumaßnahmen am gemeinsamen Donau-Abschnitt an.

Rumänien hat einige Baumaßnahmen zur Verbesserung der Schiffbarkeit durchgeführt und eine technische Unterstützung der EU zur Vorbereitung einer umfassenden Untersuchung für dieses auf seinem Staatsgebiet durchgeführte Projekt, dessen Kosten zu 75 % durch den ISPA-Fonds (Strukturpolitisches Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt) gedeckt werden, angefordert.

Mit den Bauarbeiten an der Maas in den Niederlanden wird 2005 begonnen und in Belgien an der Schleuse in Lanaken nördlich von Lüttich 2006.

Neben den zur Verbesserung der Schiffbarkeit erforderlichen Infrastrukturvorhaben wird es zur Optimierung der Verkehrsbedingungen auch notwendig sein, die Verkehrsleitsysteme für die Binnenschifffahrt zu verbessern. Dabei geht es um den Einsatz des Binnenschifffahrts-Informationssystems RIS (*River Information System*) für die Bereitstellung gemeinsamer, harmonisierter Informationsdienste. Diese Informationsdienste werden Verkehrs- und Transportleitsysteme für die Binnenschifffahrt bieten und Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern schaffen. Im Korridor werden sie die intermodale Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger unterstützen.

Die Mitgliedstaaten erstellen zurzeit (bis Ende 2006) einen Gesamtentwicklungsplan für die koordinierte technische, finanzielle und physische Umsetzung der EU-Richtlinie über RIS auf europäischen Binnenwasserstraßen in den kommenden Jahren.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Rhein-Maas	Verbesserung der Schiffbarkeit	140	2005–19	428	0	0
Schleuse Lanaken	neue Schleuse	n.a.	2006–11	76	1,1	1
Vilshofen-Straubing	Verbesserung der Schiffbarkeit	70	2008–13	128	0	0
Wien-Bratislava	Verbesserung der Schiffbarkeit	47	2006–15	180	2	0
Palkovicovo-Mohács	Verbesserung der Schiffbarkeit	358	2007–14	300	0,6	1,1
Verkehrsengpässe in Rumänien und Bulgarien	Verbesserung der Schiffbarkeit	927 (26 in Bulgarien)	2002–11	777	140	0
Insgesamt		1 542		1 889	143,7	2,1

