



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



Mittelrhein – ohne Engpass in die Zukunft

Mehr Tempo bei der Projektumsetzung für Europas
wichtigste Binnenschiffahrtsstraße

Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Mittelrhein – Zusammenfassung

Inhalt

Einleitung	2
Ausgangssituation und Auftrag an die Beschleunigungskommission Mittelrhein	2
Arbeitsweise und Mitglieder der Beschleunigungskommission Mittelrhein	3
Zusammenfassung der Ergebnisse: Handlungsfelder für eine Beschleunigung der Engpassbeseitigung Mittelrhein	6
Anhang	13
Übersicht Mitglieder der Beschleunigungskommission Mittelrhein.....	13
Abkürzungsverzeichnis	15
Impressum	18

Die vorliegende Zusammenfassung enthält nicht die ausführliche Beschreibung der einzelnen Maßnahmenvorschläge der drei Handlungsfelder aus der Arbeitsphase der Kommission.

Einleitung

Ausgangssituation und Auftrag an die Beschleunigungskommission Mittelrhein

Der Rhein ist die mit Abstand wichtigste und verkehrsreichste Binnenschiffahrtsstraße in Europa. Rund 80 % des Güterverkehrs in der Binnenschiffahrt findet auf dieser internationalen Magistrale statt, die die westlichen Seehäfen mit dem Hinterland verbindet. Die Industrie längs des Rheins, etwa aus dem Stahl-, Chemie-, Kraftwerks- und Mineralölsektor, hat ihre Logistik maßgeblich auf die Güterschiffahrt ausgerichtet. Gleichzeitig erfüllt der Rhein eine wichtige Funktion als Lebens- und Erholungs- sowie Naturraum.

Aufgrund der niedrigen gesamtwirtschaftlichen Kosten pro Tonnenkilometer besitzt die Binnenschiffahrt eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung. Betrachtet man ferner deren Emissionen pro Tonnenkilometer, so ist sie einer der ökologischsten Verkehrsträger und somit ein wichtiger Baustein der Klimaschutzpolitik im Verkehrsbereich. Die Binnenschiffahrt mit ihren positiven Eigenschaften noch stärker an der Verkehrsleistung zu beteiligen, ist ein erklärtes Ziel der Verkehrspolitik, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene. Die Niedrigwassersituationen der letzten Jahre zeigten eindrücklich die

herausragende Bedeutung des Rheins für die Industriestandorte und die Versorgungssicherheit der Bevölkerung. So hat beispielsweise die Niedrigwasserperiode von 2018 in Deutschland zu einem wirtschaftlichen Schaden von rund 2,4 Mrd. € geführt¹.

Für den Schiffsverkehr von den Nordseehäfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) zum Oberrhein und umgekehrt bildet die Strecke zwischen Budenheim bei Mainz und St. Goar einen abladerelevanten Engpass. Sowohl unterhalb als auch oberhalb beträgt die freigegebene Fahrrinnentiefe für die Schifffahrt 2,10 Meter unter dem Gleichwertigen Wasserstand (GIW)². Im Projektgebiet liegt die freigegebene Fahrrinnentiefe jedoch nur bei 1,90 Meter. An vielen Tagen im Jahr wird die Transportkapazität der passierenden Schiffe somit deutlich eingeschränkt – und dies auf der gesamten Route des Schiffes bis zum Zielhafen (beispielsweise von Rotterdam bis nach Ludwigshafen).

Die Beseitigung dieses Tiefenengpasses ist Gegenstand des Projektes „Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (AOMR)“.

Auf Grund der hohen verkehrswirtschaftlichen Bedeutung soll das Projekt beschleunigt umge-

1 Studie der ERASMUS UPT (Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics): „Wirtschaftliche Auswirkungen von Niedrigwasser“, 2020

2 GIW: Im „freifließenden Rhein“ wechselt, anders als beispielsweise in einem Kanal, die für die Schifffahrt zur Verfügung stehende Wassertiefe. Der Gleichwertige Wasserstand (GIW) bezeichnet einen bestimmten Wasserstand bei Niedrigwasser, von dem aus die relevanten Wassertiefen des Rheins ermittelt werden.

setzt werden (s. a. Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“³). Um aus möglichst allen relevanten Bereichen Erfahrungen einbringen und Ideen zu möglichen Beschleunigungsmaßnahmen sammeln und bewerten zu können, haben sich Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing und Industrie- und Verbändevertreter auf seinen Vorschlag hin bei einem Spitzengespräch am 29.08.2022 in Mainz auf die Einsetzung einer Beschleunigungskommission verständigt.

Die Aufgabe der Beschleunigungskommission lautete:

Wie kann die Engpassbeseitigung Mittelrhein beschleunigt umgesetzt werden?

Hierfür sollte sie Transparenz über Verzögerungsgründe herstellen und Handlungsempfehlungen erarbeiten, wie die Planungs- und Genehmigungsphase für das Projekt, als zeitbestimmende Projektphasen, nach Möglichkeit verkürzt werden können.

Arbeitsweise und Mitglieder der Beschleunigungskommission Mittelrhein

Die Kommission mit ihren 30 Mitgliedern setzte sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen (Verkehrs- und Umweltministerien), des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV), der Industrie (Chemie, Stahl, Bau u. a.), der Schifffahrt und Naturschutzverbänden zusammen (vgl. Anhang Übersicht über die Mitglieder). Für die Arbeit in den themenspezifischen Arbeitsgruppen konnten von den Mitgliedern der Kommission weitere Expertinnen und Experten benannt werden. Die Prozessbegleitung (Konzeption, Moderation und Dokumentation) übernahm die ifok GmbH.

Die Kommission strebte im Grundsatz Maßnahmenempfehlungen im Konsens an. Wo dies nicht gelang, wurde der Dissens transparent dargestellt. Die Kommission legte den Schwerpunkt auf Beschleunigungsmaßnahmen, die unter Berücksichtigung der knappen Zeitschiene noch Wirkung bei der Engpassbeseitigung Mittelrhein

3 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/gemeinsame-erklaerung-acht-punkte-plan-niedrigwasser-rhein.html>

entfalten können und eine weitere Verzögerung wirksam vermeiden. Es war nicht Aufgabe der Kommission, die AOMR-Planung inhaltlich zu bewerten, dies erfolgt im Rahmen des Zulassungsverfahrens (inkl. projektbezogener Öffentlichkeitsbeteiligung).

Die Kommissionsarbeit durchlief mehrere Phasen, in denen ausgehend von einer möglichst breiten Sammlung von Vorschlägen eine zunehmende Konkretisierung und Spezifizierung der potenziellen Beschleunigungsmaßnahmen erfolgte. Auf der Grundlage der Ergebnisse einer

schriftlichen Konsultation wurden drei themenspezifische Arbeitsgruppen gebildet, in denen die Maßnahmen weiter ausgearbeitet und bewertet wurden. Nach Abschluss der Arbeitsgruppenphase wurden zwei weitere Kommissionssitzungen durchgeführt, um arbeitsgruppenübergreifend die Beschleunigungsmaßnahmen zusammenzuführen und die noch offenen Punkte zu diskutieren. Außerdem fand in der Gesamtschau aller erarbeiteten Maßnahmen ein Abgleich ihrer Wirksamkeits- und Konfliktpotenziale statt, welche in den finalisierten Abschlussbericht aufgenommen wurden.



Blick vom Rochusberg bei Bingen auf den „Inselrhein“

Vorgehen in der Beschleunigungskommission



Zusammenfassung der Ergebnisse: Handlungsfelder für eine Beschleunigung der Engpassbeseitigung Mittelrhein

Die Kommission, besetzt mit Vertreterinnen und Vertretern aus Bundes- und Landesbehörden, Industrie und Verbänden, hat eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen zur Beschleunigung innerhalb der drei nachfolgenden Handlungsfelder herausgearbeitet und bewertet:

- 1) **Handlungsfeld 1: Personal und Organisation – neue Wege für ein gestärktes Projektteam**
- 2) **Handlungsfeld 2: Schifffahrt, Mensch und Umwelt – mehr Akzeptanz durch „Win-win“ und gute Kommunikation**
- 3) **Handlungsfeld 3: Planungs- und Genehmigungsverfahren – Abläufe vereinfachen**

In ihrer Arbeit hat die Kommission diejenigen Maßnahmenempfehlungen priorisiert, bei denen aus zeitlicher Sicht noch ein bedeutender Nutzen für das bereits laufende Projekt der Engpassbeseitigung Mittelrhein zu erwarten ist. Vorschläge mit eher langfristiger Wirkung, wie die Anpassungen gesetzlicher Regelungen sowie größere Struktur- und Organisationsveränderungen, wurden daher für dieses Projekt als nachrangig bewertet. Sie können jedoch in einigen Aspekten wertvolle Impulse für andere Projekte bieten.

Handlungsfeld 1: Personal und Organisation – neue Wege für ein gestärktes Projektteam

Wie die Verwaltung generell, so ist auch das Projekt der Engpassbeseitigung Mittelrhein in besonderem Maße vom Fachkräftemangel betroffen. Während die Zahl der zugewiesenen Stellen für die aktuelle Projektphase als ausreichend gilt, steht die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vor großen Herausforderungen, diese auch mit geeignetem Personal zu besetzen. **So sind aktuell nur 50 % der genehmigten Stellen im Projektteam besetzt.** Es fehlen unter anderem Ingenieure, Techniker und technische Zeichner. Für das bestehende Team, das mit großem Einsatz das Projekt vorantreibt, ist diese Situation belastend; für die Engpassbeseitigung Mittelrhein sind die nicht besetzten Stellen das größte Hemmnis für die angestrebte Projektbeschleunigung.

Die Kommission empfiehlt daher, innovative und kreative Wege im Personal- und Projektmanagement zu gehen.

- **Mehr Power in der Personalgewinnung:** Durch den **Abbau starrer Vorgaben bei der Stellenbesetzung** und **marktgerechterer Vergütungen** soll die Arbeitskraft im Projekt verstärkt werden.
- **Mehr Schlagkraft durch externe Unterstützung:** Können Stellen beim Träger des Vorhabens (TdV) nicht zeitnah besetzt werden, sollen

externe Mitarbeiter verstärkt in das Projekt integriert werden. Für eine sinnvolle Integration soll die Anwendung von Honorarverträgen geprüft werden.

- **Agile und effiziente Projektorganisation:** Eine **Ablauforganisation nach Lean-Management-Prinzipien soll die Entscheidungskompetenz** des zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA), der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) sowie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) bündeln. Durch ein Herauslösen des Projektes aus der Amtshierarchie werden **Entscheidungswege deutlich verkürzt**.
- **Vom Stellenplan zum Budgetmodell:** Anstatt über mehrere unterschiedliche Haushaltstitel soll das Projektteam auf Basis **eines übergreifenden Budgets** agieren können, welches eine größtmögliche Flexibilität bietet. Hierzu müssen zu jeder Zeit ausreichend Haushaltsmittel vorhanden sein.
- **Unterstützung innerhalb der WSV bündeln:** Auf Grund der Bedeutung des Projektes soll nach Möglichkeit geeignetes **Personal aus anderen Bereichen der WSV** vorübergehend bei der AOMR eingesetzt werden. Dies eignet sich bei räumlich entfernt sitzendem Personal insbesondere für **eigenständige Arbeitspakete** mit möglichst wenig Schnittstellen und unter Anwendung digitaler Arbeitswerkzeuge.
- **Die weiteren beteiligten Behörden personell stärken:** Neben dem WSA Rhein als Träger des Vorhabens ist auch bei der **Genehmigungsbehörde** und den zu beteiligenden Institutionen, wie der **Bundesanstalt für Wasserbau oder der Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik** eine ausreichende Personalstärke sicherzustellen.

Handlungsfeld 2: Schifffahrt, Mensch und Umwelt – mehr Akzeptanz durch „Win-win“ und gute Kommunikation

Der Mittelrhein ist nicht nur wichtiger Bestandteil eines internationalen Schifffahrtsweges, sondern auch eine vielfältige Lebens- und Freizeitaregion sowie ein wertvoller Naturraum. Das Obere Mittelrheintal ist ein landschaftlich faszinierendes, aber auch sehr enges Tal und hat UNESCO Welterbe-Status. Die verfügbaren Flächen sind begrenzt und stehen in hoher Nutzungskonkurrenz zueinander. Einer breiten Akzeptanz der baulichen Maßnahmen in der Öffentlichkeit kommt eine große Bedeutung für eine rasche Umsetzung des Projektes zu. Aus Sicht der Kommission kann ein koordiniertes Vorgehen mit den Stakeholdern in der Region die Akzeptanz stärken und dadurch der Beschleunigung dienen. **Ziel ist es, Verkehr und Ökologie im Sinne eines Win-win-Ansatzes so miteinander zu verbinden, dass alle profitieren.** Hierzu gehören:

- **Kompensationsflächen durch Fachgespräche identifizieren:** Für die mit dem Projekt verbundenen Eingriffe, die nicht vermieden werden können, müssen **geeignete Kompensationsmaßnahmen gefunden werden**. In **Fachgesprächen** mit den Stakeholdern sollen geeignete Flächen für ökologisch werthaltige Maßnahmen identifiziert werden. Dabei soll der rechtliche Rahmen bei der Suche nach Kompensationsflächen ausgeschöpft werden. Die gute Zusammenarbeit zwischen Bund und den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen ist weiter zu intensivieren.
- **Kompensation soll zeitlich vorgezogen werden:** Der zeitlich vorgezogene Ausgleich bzw. Ersatz ist sinnvoll, weil dann zum Eingriffszeitpunkt funktionierende Ersatzlebensräume schon bereitstehen würden. Dabei soll auch auf **Ökokontovereinbarungen** zurückgegriffen werden.

- Über die **Kompensation hinausgehende WRRL-Maßnahmen** im Zuständigkeitsbereich der WSV sollen **frühzeitig umgesetzt** werden.
- **Projekte Dritter mit Kompensations- und WRRL-Maßnahmen verknüpfen:** Maßnahmen Dritter im Interesse des Umwelt- und Naturschutzes, die die Kompensations- und WRRL-Maßnahmen sinnvoll ergänzen, sollen über geeignete **Fördertöpfe wie das Blaue Band Deutschland** finanziell unterstützt werden.
- **Bauwerke multifunktional anlegen:** Die Bauwerke sollen **ökologisch optimiert und** – soweit möglich – **multifunktional** gestaltet werden.
- **Verständliche und transparente Kommunikation:** Klare und verständliche Informationen über das Projekt verbessern das Verständnis in der Region für die Maßnahme – z. B. über interaktive Karten und visuelle Erklärungen.
- **Feste Ansprechpartner** helfen, die Kommunikation mit Stakeholdern und Öffentlichkeit zu strukturieren, das Projektteam zu entlasten und die Akzeptanz zu stärken. Eine Kontaktperson könnte den Prozess vermittelnd unterstützen.
- **Untergesetzliche Regelungen überprüfen:** Für die Planung der Engpassbeseitigung Mittelrhein müssen eine Vielzahl von Vorschriften, Leitfäden, Richtlinien etc. beachtet werden. Viele haben ein Mehr an Rechtssicherheit durch Präzisierung als Zweck, die Fülle an Vorgaben erschwert jedoch oftmals das Vorankommen. Unter Einbindung der Projektbeteiligten sollen **die Vorschriften überprüft und ggf. Erleichterungen identifiziert werden.**
- **Varianten reduzieren, Planungs- und Genehmigungsschritte parallelisieren:** Ein **frühzeitiger Ausschluss von erkennbar mit beachtlichen Nachteilen verbundenen Varianten** verringert den Planungsaufwand. Die **parallele Ausplanung von Teilabschnitten** und ein gleichzeitiges Vorantreiben von Planungs- und Genehmigungsschritten über die Projektabschnitte hinweg verkürzt (bei ausreichendem Personalstamm) die Verfahrenslaufzeit.
- **Zulassungsverfahren nach Beschleunigungswirkung auswählen:** Ob die AOMR per Maßnahmengesetz oder per Planfeststellungsverfahren zugelassen wird, soll anhand der voraussichtlichen **Verfahrensdauer und zu erwartenden Rechtsrisiken** entschieden werden.

Handlungsfeld 3: Planungs- und Genehmigungsverfahren – Abläufe vereinfachen

Die Entwurfsplanung und das Zulassungsverfahren nehmen den größten Zeitraum im Projektablauf ein. Auch wenn der größte Beschleunigungshebel in der ausreichenden Verfügbarkeit von Personal liegt (vgl. Handlungsfeld 1), gibt es auch Potenziale in der Optimierung der Abläufe.

- **Anhörungs- und Genehmigungsverfahren straffen:** Eine **vorweglaufende Koordination** zwischen dem TdV, der Genehmigungsbehörde und den TÖBs sowie eine Beteiligung im Sternverfahren fördern eine unverzügliche Bearbeitung ohne Liegezeiten und Bearbeitungspausen. Für eine effektive Projektsteuerung sollen sich TdV und Genehmigungsbehörde bei Bedarf durch **externe Projektmanager** unterstützen lassen.

Es wird zudem auf aktuelle Gesetzesvorhaben der Regierungskoalition zur Planungsbeschleunigung, zu denen bereits umfangreiche Konsultationen stattgefunden haben, verwiesen. Aus Sicht der Mehrheit der Kommission eignet sich für eine signifikante Beschleunigung insbesondere eine Einstufung der AOMR als eine Maßnahme, welche im „**überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient**“. Andere Kommissionsmitglieder wie das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) und der Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) lehnen das ab. Nach Ansicht des BMUV ist die Ergänzung im konkreten Fall nicht erforderlich, weil die Beschleunigung davon nicht abhängig ist. Auch im Bereich Artenschutz, Stichtagsregelungen und vorzeitigem Baubeginn

sehen mehrere Kommissionsmitglieder erhebliches Beschleunigungspotenzial. In diesen Bereichen konnte jedoch kein allgemeiner Konsens erreicht werden, sodass im Sinne einer transparenten Arbeitsweise die jeweiligen abweichenden (Einzel-) Meinungen festgehalten wurden – dies betrifft auch einen zusätzlichen Maßnahmenvorschlag im Handlungsfeld 2 zur Reduzierung des Ausbauziels. Die meisten Maßnahmenvorschläge wurden im Konsens aller Mitglieder erarbeitet und gemeinsam verabschiedet, was die konstruktive Arbeitsatmosphäre in der Kommission widerspiegelt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die prognostizierten Beschleunigungswirkungen (Wirksamkeitspotenzial) und Herausforderungen (Konfliktpotenzial) der diskutierten Maßnahmenbündel.



Blick aufs „Lorcher Werth“

Nr.	Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeits- potenzial	Konfliktpotenzial/ Herausforderung
		+++ = hoch	+ = niedrig / nicht vorhanden
		++ = mittel	0 = mittel
		+ = niedrig	- = hoch

Handlungsfeld 1: Personal und Organisation – neue Wege für ein gestärktes Projektteam

1.1	Finanzausstattung über die gesamte Projektlaufzeit verlässlich und auskömmlich sicherstellen und flexibilisieren	+++	+ bis 0
1.2	Gewinnung von geeigneten Fachkräften, Personalausstattung und -besetzung sowie Optimierung von Ressourcen	+++	+ bis -
1.3	Unterstützung durch externes Personal	+++	+ bis 0
1.4	Organisationsform des Projektes AOMR und der WSV	+++	+ bis 0
1.5	Effizientere Arbeitsabläufe mit mehr Befugnissen der Fachebene, Erprobung als Pilot	+++	+

Handlungsfeld 2: Schifffahrt, Mensch und Umwelt – mehr Akzeptanz durch „Win-win“ und gute Kommunikation

2.1	Win-win durch integrierte Projektumsetzung erreichen	+++	+ bis -
-----	--	-----	---------

Nr.	Maßnahmenvorschläge	Wirksamkeits- potenzial	Konfliktpotenzial/ Herausforderung
2.2	Kompensationsmaßnahmen vorziehen und Flächen für A & E gewinnen	+++	+ bis –
2.3	Bürgerfreundliche frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (FÖB)	+	+
2.4	Umweltuntersuchungen beschleunigen	+	+
2.5	Zusätzliche Maßnahmenforderung: Minimierung des Projektes AOMR	Kein Konsens und keine Bewertung in der Kommission	
Handlungsfeld 3: Planungs- und Genehmigungsverfahren – Abläufe vereinfachen			
3.1	Einstufung der AOMR als Maßnahme im „überragenden öffentlichen Interesse liegend und der öffentlichen Sicherheit dienend“	++ Kein Konsens in der Kommission	–
3.2	Zulassungsverfahren nach Beschleunigungswirkung auswählen	++	0
3.3	Untergesetzliche Regelungen auf Beschleunigung ausrichten	++ bis +++	0
3.4	Planungsablauf optimieren	++	+
3.5	Schnelle Durchführung des Anhörungsverfahrens	+	+
3.6	Schnelle Durchführung des Genehmigungsverfahrens	++	0
3.7	Weitere legislative Maßnahmenvorschläge	Mehrere Einzelvorschläge ohne Konsens und Bewertung	

Die Beschleunigungskommission Mittelrhein übergibt den Abschlussbericht an den Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, mit der Erwartung, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen unverzüglich und zielgerichtet umgesetzt werden, um das Projekt der

Engpassbeseitigung am Mittelrhein schnellstmöglich zu realisieren. GDWS und BMDV werden gebeten, in geeigneter Weise gegenüber den Mitgliedern der Beschleunigungskommission über den Stand der Umsetzung zu berichten. Hierzu sind vorzugsweise bestehende Gremien zu nutzen.

Arbeitsschritte des Träger des Vorhabens (TdV) im Vorfeld des Zulassungsverfahrens

(als Hintergrundinformation, im Rahmen der Kommissionsarbeit nicht detailliert thematisiert, teils bzw. hinsichtlich bestimmter Teilabschnitte schon abgeschlossen)

Der Projektablauf gliedert sich grob in die vier Phasen (1) Voruntersuchung, (2) Vorbereitung Zulassungsverfahren*), (3) Durchführung Zulassungsverfahren*) und (4) Bauphase.

Gerade in den ersten drei Projektphasen sind durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung teils komplexe wie auch sehr zeitintensive sowie ressourcenbindende Bearbeitungsschritte erforderlich, insbesondere:

1. Grundlagen ermitteln (Geodäsie, Hydrologie, Sedimentologie, Baugrund, Fahrdynamik) u. a. durch:
 - umfangreiche Baggerversuche im Bereich der Felssohle (zur Ermittlung eines schonenden wie gleichsam wirtschaftlichen Abtragsverfahrens)
 - Sedimentecholot-Aufnahmen, Gefrierkernentnahmen
 - Datenerhebung für und Erstellung von digitalen Geländemodellen
2. Konsultationsprozess durchführen (Dialogprozess mit den Akteuren aus den Bereichen Schifffahrt, Naturschutz, Wasserwirtschaft/WRRL sowie Anlieger- und Nutzerinteressen, Welterbe Oberes Mittelrheintal und denkmalpflegerische Belange)
3. Wasserbauwerke konzipieren bzw. Wasserbauliches Modellwesen durchführen (inkl. einer umfangreichen Varianten- bzw. Alternativenbetrachtung)
4. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchführen
5. Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen abstimmen (Scoping)
6. Umweltuntersuchungen durchführen (ggf. über vollständige Vegetationsperioden hinweg).
7. Auf Basis der Erkenntnisse der Voruntersuchung eine Vorzugsvariante vertieft ausplanen und die umfangreichen Genehmigungsunterlagen erstellen

* Zulassungsverfahren: MgvG, alternativ ggf. Planfeststellungsverfahren

Anhang

Übersicht Mitglieder der Beschleunigungskommission Mittelrhein

Institution	Name
BASF SE	Dr. Michael Raupach
Bundesministerium für Digitales und Verkehr	Dr. Dirk Engelbart Hilde Kammerer Fabian Mertes
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz	Heide Jekel
Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.	Marco Kutscher
Bundesverband Mineralische Rohstoffe e. V.	Michael Krieger
Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.	Magnus Bünning Marcel Lohbeck
C&EA DACH-L BP Europa SE	Carsten Pöhl
c2i Consulting to Infrastructure	Gerd Deimel
Covestro Deutschland AG	RA Dr. Jörg Christmann
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.	Dr.-Ing. Rupert Henn
DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG	Robert Spranzi
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Sebastian Messing Ralf Ponath Achim Schmälter

Institution	Name
Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz	Thomas Mann
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen	Dr. Christian Langhagen-Rohrbach
LANXESS AG	Spela Kastelec
Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz	Hans-Hartmann Munk
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz	Georg Münch
Naturschutzbund Deutschland (NABU), Institut für Fluss- und Auenökologie	Dr.-Ing. Rocco Buchta
Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Rheinland-Pfalz	Cosima Lindemann
SHS LOGISTICS GmbH	Stefan Tholey
Thyssenkrupp Steel Europe AG	Andreas Theuer
Verband der Chemischen Industrie e. V.	Tilman Benzing Verena A. Wolf
Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V.	Thomas Groß
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Achim Beerheide

Für die Mitwirkung in den Arbeitsgruppen geht ein Dank an Thomas Höcker, Höcker Project Managers GmbH, und Robert Egeling, NABU-Zentrum Rheinauen.
Moderation: Dr. Arne Spieker, ifok GmbH

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
A & E	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
AOMR	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau
BBD	Blaues Band Deutschland
BHO	Bundeshaushaltsordnung
BfG	Bundesanstalt für Gewässerkunde
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BKMR	Beschleunigungskommission Mittelrhein
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMI	Bundesministerium des Innern und für Heimat
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache

Abkürzung	Erläuterung
BUGA 2029	Bundesgartenschau 2029
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
EEG2023	Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz)
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FFH(-Gebiet)	Fauna-Flora-Habitat(-Gebiet)
FGeoWSV	Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik der WSV
FÖB	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
GBeschlG	Genehmigungsbeschleunigungsgesetz
GBO	Grundbuchordnung
GIW	Gleichwertiger Wasserstand
HH 2013	Haushalt 2013
i. S. d.	im Sinne des
MgvG	Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz
MINT	Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik
Mrd.	Milliarden
NABU	Naturschutzbund Deutschland

Abkürzung	Erläuterung
n.v.	nicht vorhanden
TdV	Träger des Vorhabens
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TVöD	Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst
UNESCO	The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VZÄ	Vollzeitäquivalent
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WIGES	WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WRRL- Maßnahmen	Maßnahmen entsprechend der Wasserrahmenrichtlinie
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Robert Schuman Platz 1
53175 Bonn
Internet: www.bmdv.bund.de

Erarbeitung

Mitglieder der Beschleunigungskommission Mittelrhein

Stand

September 2023

Gestaltung

ifok GmbH




Bildnachweis




Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, WSV

Diese Publikation wird von der Bundesregierung im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie für Wahlen zum Europäischen Parlament.



www.bmdv.bund.de

 facebook.com/bmdv
 twitter.com/bmdv
 youtube.com/bmdv

 instagram.com/bmdv
 linkedin.com/company/bmdv-bund
 social.bund.de/@bmdv