



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschiffahrt e.V. (BDB)  
Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg  
Verantwortlich:  
RA Jens Schwanen, Geschäftsführer  
Tel. (02 03) 8 00 06-60  
Fax (02 03) 8 00 06-65  
Internet: [www.Binnenschiff.de](http://www.Binnenschiff.de)  
E-Mail: [InfoBDB@Binnenschiff.de](mailto:InfoBDB@Binnenschiff.de)

24. Januar 2013

### **Große Enttäuschung über Seehofers Fehlentscheidung zum Donauausbau ohne Stichkanal und Schlauchwehr**

### **Ausbau der Donau in der Variante A ist eine „Mogelpackung“!**

Die über die Medien verbreitete Nachricht, dass Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer den 69 km langen Streckenabschnitt an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ohne stauregelnde Maßnahmen ausbauen will, löst im Binnenschiffahrtsgewerbe große Enttäuschung und Unverständnis aus. „Nur der Ausbau der Donau mittels eines Schlauchwehrs am Eingang der sog. Mühlhamer Schleife und ein Schleusenkanal zur Umgehung dieser Mühlhamer Schleife bringt den erwarteten und inzwischen auch gutachterlich bestätigten Nutzen für die verladende Wirtschaft, die den besonders umweltfreundlichen Transport mit dem Binnenschiff will. Nur in dieser Ausbauvariante namens C 2.80 lässt sich die für die Schifffahrt notwendige Abladetiefe von 2,50 Metern an mindestens 301 Tagen im Jahr erzielen“, erklärt Georg Hötte, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB).

Rein flussregelnde Maßnahmen, für die sich Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer CSU-intern offenbar bereits entschieden hat, können diesen Nutzen nicht herstellen, da hiermit nur an 200 Tagen im Jahr die Abladetiefe von 2,50 Metern erzielt wird. Entgegen anders lautender Berichte stellen diese als Variante A bezeichneten, rein flussregelnden Maßnahmen keineswegs einen „sanften“, d.h. umweltfreundlicheren Ausbau der Donau dar: Bestehende Bauwerke werden hier erweitert und zusätzliche Bauwerke werden errichtet werden müssen, um eine größere Wassertiefe zu erzielen. Auf die geplante Renaturierung der ökologisch besonders wertvollen Mühlhamer Schleife wird in dieser Ausbauvariante zudem komplett verzichtet. Und: Die Unfallträchtigkeit an der Donau wird in der Variante A ebenfalls nicht beseitigt, so dass das erhöhte Havarierisiko auf diesem Streckenabschnitt bestehen bleibt.

„Diese aus rein wahltaktischen Gründen getroffene Entscheidung zum Ausbau in der Variante A ist eine Mogelpackung. Die Variante A stellt nach Erkenntnis der seitens EU kofinanzierten Studie einen schweren Eingriff in die Natur dar!“, erklärt BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers, der in den vergangenen Jahren die variantenunabhängige Untersuchung zum Donauausbau in der sog. Monitoring-Gruppe begleitet hat. Es sei daher falsch, diese Variante als besonders naturverträglich darzustellen. Richtig sei vielmehr, dass sowohl die Variante C 2.80 als auch die Variante A in ihren umweltbeeinträchtigenden Auswirkungen ausgleichsfähig und daher in dieser Hinsicht gleichwertig sind.

Für den Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) gibt es daher nur ein Fazit: Seehofers Entscheidung ist eine teure und wenig umweltgerechte Fehlentscheidung, die der Binnenschiffahrt und ihrer Kundschaft gerade im Verhältnis zu den Baukosten keinen ausreichenden Nutzen bringt und zudem keine Kofinanzierung durch die Europäische Union zulässt.

Da die Entscheidung zum Donauausbau im Einvernehmen zwischen dem Bund und dem Freistaat Bayern erfolgen muss, wird nun die Positionierung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer (CSU) mit Spannung erwartet.