



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
E-Mail: InfoBDB@Binnenschiff.de

1. März 2013

BDB kritisiert Beschluss der bayerischen Landesregierung zum Donauausbau

Ergebnisse der variantenunabhängigen Untersuchung werden ignoriert

Der Beschluss der bayerischen Landesregierung vom 27. Februar 2013, die Donau zwischen Straubing und Vilshofen ohne Stichkanal und Schlauchwehr ausbauen zu wollen, stößt beim Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) auf eindeutige Ablehnung. Als geradezu „abenteuerlich“ wird darüber hinaus die Begründung für diesen Beschluss empfunden, die in keiner Weise den intensiven, langwierigen und fachlich fundierten Untersuchungen Rechnung trägt.

Es werde nun „der flussbauliche Ausbau nach der sanften Variante A in Angriff genommen. Für den Abschnitt zwischen Isarmündung und der Mühlhamer Schleife wird keine Staustufe und kein Stichkanal gebaut. Der sanfte Donauausbau wird Schifffahrt und Naturschutz gleichermaßen gerecht“, teilt die bayerische Staatskanzlei in ihrer Pressemitteilung mit. Richtig ist jedoch, dass die sog. Variante A im Vergleich zur Variante C2.80 keineswegs einen sanfteren Ausbau darstellt, sondern ebenfalls mit erheblichen Eingriffen in Natur und Umwelt einhergeht, kostenintensiv ist und nur einen vergleichsweise geringen verkehrlichen Nutzen hat. Dies belegt die im Dezember 2012 abgeschlossene Studie, die sich über mehrere Jahre mit der variantenunabhängigen Untersuchung der Donau zwischen Straubing und Vilshofen befasst hat. Auf die Ergebnisse dieser Untersuchung geht die bayerische Landesregierung an keiner einzigen Stelle ihrer Begründung ein.

Wären die Ergebnisse der Studie angemessen gewürdigt worden, hätte erklärt werden müssen, dass die dringend erforderlichen Hochwasserschutzmaßnahmen auch in der Variante C2.80 – also im Ausbau mittels Schlauchwehr und Stichkanal – erzielt werden können, dass hierbei aber zugleich eine deutliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse eintreten würde, das Havarierisiko reduziert und die Mühlhamer Schleife renaturiert werden könnte. „Gerade das völlige Ignorieren dieser Erkenntnisse macht deutlich, dass hier keine Sachentscheidung getroffen wurde, sondern im Vorgriff auf anstehende Landtags- und Bundestagswahlen auf Wählerstimmen geschielt wurde. Mit der angeführten Begründung hätte Bayern die Entscheidung schon vor drei Jahren treffen können. Bund, Land und EU-Kommission wäre dann die 33 Mio. Euro schwere Untersuchung, die auch aus Steuerzahlergeldern finanziert wurde, erspart geblieben“, kommentiert BDB-Präsident Georg Hötte die Entscheidung in Bayern.

Die von verschiedenen Organisationen und Teilen der Medien angestrebte Interpretation, dass mit diesem Beschluss eine „Hintertür“ für einen erweiterten Ausbau in der Variante C2.80 in einer fernerer Zukunft offen gehalten wurde, muss stark bezweifelt werden. Die Regierung hat nicht nur den Ausbau in der Variante A beschlossen, sondern zugleich richtungsweisende Entscheidungen für den weiteren Ausbau der Infrastruktur im Streckenabschnitt zwischen Regensburg und Passau getroffen. So soll das Bayerische Verkehrsministerium unter Beteiligung des Bayerischen Innenministeriums mit dem Bund im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2015) in 2014 „ein Gesamtkonzept zur Verkehrsentwicklung auf der Achse Regensburg-

Passau abstimmen, das insbesondere die Bundesautobahn A3 und die Bundesstraße B20 sowie das Schienennetz beinhaltet.“

BDB-Präsident Georg Hötte: „Damit ist offen dokumentiert, dass die Donau in diesem Streckenabschnitt in den Augen der bayerischen Landesregierung keine Priorität für die Bewältigung des zukünftigen Güterverkehrs hat. Hier wird der Schwerpunkt ausschließlich bei Straße und Schiene gelegt.“