

Bundesverband der Deutschen  
Binnenschiffahrt e.V. (BDB)  
Dammstraße 26, 47119 Duisburg  
Verantwortlich:  
Fabian Spieß  
Tel. (02 03) 8 00 06-50  
Fax (02 03) 8 00 06-65  
Internet: [www.Binnenschiff.de](http://www.Binnenschiff.de)  
E-Mail: [presse@Binnenschiff.de](mailto:presse@Binnenschiff.de)

26. Juli 2023

## **Diskussion um Getreideexporte aus der Ukraine**

### **Die Donau ist als alternativer Transportweg unzureichend ausgebaut**

Die derzeitigen Diskussionen um eine Wiederbelebung des Getreideabkommens zwischen Russland und der Ukraine zur Sicherung des Exports ukrainischer Agrargüter über das Schwarze Meer rückt auch den alternativen Transportweg über die Donau wieder in den Fokus. Der Aufbau von verlässlichen Transitverkehren über die Donauroute scheitert jedoch u.a. am mangelnden Ausbauzustand des Flusses – auch in Deutschland.

In Bayern bildet der Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen ein echtes Nadelöhr für die Schifffahrt. Zwar ist im Juli 2020 der Spatenstich der im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 verankerten Ausbaumaßnahme in diesem Bereich erfolgt – jedoch nur in der sog. „Variante A“. Der 69 km lange Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen limitiert die Binnenschifffahrt im gesamten süddeutschen Raum enorm. Lösungen wurden jahrelang diskutiert mit dem Ergebnis, dass die von der Schifffahrt und der verladenden Wirtschaft favorisierte Ausbauvariante „C280“ vom damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer urplötzlich vom Tisch gewischt wurde – zugunsten des im Jahr 2013 beschlossenen „sanften Donauausbaus“, der anstelle einer Staustufe mit Schleuse und Stichkanal lediglich flussbauliche Maßnahmen vorsieht, um die Abladetiefe zu verbessern.

„Natürlich begrüßen wir es, dass mit dem Ausbau in der Variante A überhaupt die Schifffahrtsverhältnisse an der Donau optimiert werden sollen. Allerdings ist bereits heute absehbar, dass die Donau auch nach der Umsetzung der Maßnahme ein sehr unberechenbarer Verkehrsweg bleibt, wie die Trockenjahre 2018 und 2022 und das daraus resultierende langanhaltende Niedrigwasser klar gezeigt haben“, erklärt Martin Staats (MSG eG, Würzburg), Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB).

Die Gutachter der einzelnen Varianten kamen damals zu dem Ergebnis, dass durch die Umsetzung der Variante A an 200 Tagen im Jahr eine praktisch nutzbare Abladetiefe von 2,50 m erreicht werden soll. Die Variante C280 hätte diese Abladetiefe an 300 Tagen im Jahr ermöglicht.

„Sowohl die bayerische Staatsregierung als auch die Bundesregierung haben es damals versäumt, ein zukunftsfähiges Konzept für die Bundeswasserstraße Donau als bedeutender Transportweg zwischen West- und Osteuropa zu beschließen. Ein Ausbau mindestens in der Größenordnung der Variante C280 wäre notwendig gewesen, damit auf der deutschen Donau künftig deutlich mehr Güter verlässlich und gut planbar transportiert werden können. Die Situation ist auch angesichts des Krieges in der Ukraine äußerst misslich, da eine unzureichend ausgebaute Donau die Option der Verschiffung der so ernährungswichtigen landwirtschaftlichen Güter aus der Ukraine über die Westseehäfen gar nicht erst zulässt“, so Martin Staats.

Doch nicht nur im Hinblick auf die Lage in der Ukraine erweist sich der Beschluss der damaligen bayerischen Staatsregierung als kurzfristig, wie der BDB-Präsident betont:

„Mit einer bedarfsgerecht ausgebauten Wasserstraßeninfrastruktur bestünde die Möglichkeit, wie es auch von der EU mit Blick auf die ambitionierten Klimaziele im Transportsektor beabsichtigt ist, deutlich mehr Güter auf das umweltfreundliche Binnenschiff zu verlagern. Immerhin ersetzt ein 110 m langes Binnenschiff rund 150 Lkw-Transporte. Der fehlende politische Wille und der fehlende Mut, wirklich etwas für eine leistungsfähigere Binnenschifffahrt zu tun, die unerlässlich für die Versorgungssicherheit des Wirtschaftsstandorts Bayern und des gesamten Wirtschaftsstandorts Deutschland ist, ist leider im gesamten deutschen Wasserstraßennetz erkennbar. Wir richten daher den dringenden Appell an die Entscheidungsträger in Berlin, unserem Verkehrsträger endlich die Aufmerksamkeit zukommen zu lassen, die er verdient“.

#### Bildunterschrift:

Damit künftig deutlich mehr Güter im Donauraum auf die Binnenschifffahrt verlagert werden können, muss die Donau bedarfsgerechter ausgebaut werden.

#### **Über den BDB e.V.:**

*Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) setzt sich für die verkehrs- und gewerbepolitischen Interessen der Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen ein. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin vertritt seine Mitglieder außerdem in sämtlichen arbeits- und sozialrechtlichen sowie bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Er ist Gründungsmitglied des Europäischen Schifffahrtsverbandes EBU. Mitglieder des BDB sind Reedereien, Genossenschaften und Partikuliere, nationale und internationale See- und Binnenhäfen, wissenschaftliche Einrichtungen, Verbände sowie gewerbenähe Dienstleistungsunternehmen. Mit dem Schulschiff „Rhein“ betreibt der BDB eine europaweit einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Schifffahrts- und Hafengewerbe.*