



## Pressemeldung

Nürnberg, 9. März 2006

### **Raumordnungsverfahren Donauausbau Straubing – Vilshofen abgeschlossen: Klare Absage an flussbauliche Variante A wegen erheblicher Defizite bei der Bedarfsgerechtigkeit**

Die Regierung von Niederbayern hat heute als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens die Variante C<sub>2,80</sub> – flussregelnde Maßnahmen mit einer niedrigen Stufe bei Aicha und Renaturierung der Mühlhamer Schleife - als raumverträglich bewertet.

Dr. Roland Fleck, Bundesvorsitzender des Deutschen Wasserstrassen- und Schifffahrtsvereins Rhein, Main, Donau e.V. (DWSV) stellt dazu fest: „Die flussbauliche Variante A wurde klar als nicht raumverträglich verworfen, weil sie keinen bedarfsgerechten Ausbau der Donau gewähren kann. Es hat sich herausgestellt, dass die Variante A nicht in der Lage ist, die prognostizierte Verkehrsnachfrage der EU-Erweiterung zufriedenstellend zu bewältigen und darüber hinaus keinen Beitrag zur Verkehrssicherheit auf der Donau leisten kann. Damit wurde der von der früheren rot-grünen Koalition im Bund favorisierten, angeblich sanften Variante A eine klare Absage erteilt.“

Dr. Fleck weiter: „Dieses Ergebnis zeigt, dass die zuständigen Fachbehörden mit ihrer fundierten und an Fakten orientierten Sacharbeit sehr wohl in der Lage waren, allen Horrorszenarien zum Trotz die Fehlinformationen und Behauptungen des Verbands-Naturschutzes auf ihren tatsächlichen Wahrheitsgehalt abzuklopfen, auf ihre tatsächliche Bedeutung zu reduzieren und entsprechend zu bewerten. Das stimmt mich für den weiteren Fortgang zuversichtlich.“

Bedauerlich ist aus Sicht des DWSV allerdings, dass auch die Variante D<sub>2</sub> als die für die Schifffahrt zuverlässigste und nachhaltigste Lösung zur Beseitigung des strategischen Engpasses zwischen Straubing und Vilshofen nicht zum Zuge kam. Demnach kann die für die Binnenschifffahrt notwendige ganzjährige Befahrbarkeit mit einer Abladetiefe von 2,50 m auf der gesamten Strecke nicht erreicht werden. DWSV-Bundesvorsitzender Dr. Roland Fleck befürchtet, dass die im Sinne der Umweltentlastung angestrebten Verlagerungen von Transportzuwächsen auf das umweltfreundliche Binnenschiff dadurch nicht in vollem Umfang zum Tragen kommen werden. Auch bleiben weitere Chancen zur Verbesserung des Öko-Systems durch die mit D<sub>2</sub> einhergehenden Ersatzmaßnahmen ungenutzt.

Dennoch begrüßt DWSV-Bundesvorsitzender Dr. Roland Fleck unter den gegebenen Umständen das Ergebnis Variante C<sub>2,80</sub> als Schritt in die richtige Richtung. Bei ausgleichbaren Eingriffen in die Natur bringe sie doch für die Schifffahrt nennenswerte Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand. So werde die notwendige Abladetiefe von 2,50 m, die ja bereits einen Kompromiss darstelle, mit C<sub>2,80</sub> immerhin an 290 Tagen erreicht. Außerdem bleibe bei Variante C<sub>2,80</sub> auch die Möglichkeit zu weitergehenden Verbesserungen gewahrt.

Erfreulich ist aus Sicht des DWSV, dass mit diesem Ergebnis die Chancen für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschifffahrt zur Einbindung in moderne Logistikketten deutlich verbessert werden können. „Dies allerdings nur dann, wenn den Worten nun umgehend auch mutige Entscheidungen und Taten folgen“ resümiert Dr.

Roland Fleck. Inwieweit es der Bundesregierung mit ihrem Bekenntnis im Koalitionsvertrag zur gleichwertigen Förderung aller Verkehrsträger – also Straße, Schiene und Binnenschifffahrt – ernst ist, wird die zügige Umsetzung der Verfahren zeigen. Weiteren Stillstand beim ökonomisch wie ökologisch wichtigen Donauausbau Straubing – Vilshofen wird die Bundesregierung weder den Bürgerinnen und Bürgern noch der EU und den südosteuropäischen Nachbarn zumuten können, will sie nicht an Glaubwürdigkeit verlieren und überdies EU-Fördermittel einbüßen.

Es gilt nun, die Gunst der Stunde zu nutzen, denn aktuell verbessern sich auch die Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt auf deutscher und europäischer Ebene:

Auf deutscher Ebene wurde am 18.1.2006 durch Kabinettsbeschluss die Öffnung des § 6b EStG für das Binnenschifffahrtsgewerbe auf den Weg gebracht. Diese Änderung ist Teil des Gesetzentwurfes zur steuerlichen Förderung von Wirtschaft und Beschäftigung. Nach den dazu notwendigen parlamentarischen Beschlüssen wird es möglich, Entgelte aus Schiffsverkäufen in den Bau oder Erwerb neuer Schiffe steuerfrei zu investieren. Damit wird sowohl eine Blockierung bei der Modernisierung der deutschen Binnenflotte aufgehoben wie auch ein Schritt zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen innerhalb des europäischen Binnenschifffahrtsgewerbes eingeleitet.

Auf europäischer Ebene wurde „NAIADES“ (**N**avigation **A**nd **I**nland **W**aterway **A**ction and **D**evelopment in **E**urope), ein europäisches Aktions- und Entwicklungsprogramm für die europäische Binnenschifffahrt von der Europäischen Kommission vorgestellt. Das Programm ist benannt nach den in der griechischen Mythologie vorkommenden „Najaden“, die als Süßwassernymphen über Flüsse, Teiche, Quellen, Seen und Sümpfe wachen. Die Kommission will mit diesem Programm die Vorteile der Binnenschifffahrt unterstreichen und auf die Beseitigung von Hindernissen hinwirken, die der Nutzung dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers im Wege stehen. Die Beseitigung der infrastrukturellen Engpässe steht dabei genauso im Vordergrund wie auch die Erschließung neuer Märkte im Verbund mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene, sowie organisatorische, technologische, ausbildungsbezogene und imagebildende Sachverhalte.

Dazu Dr. Fleck: “Die EU sollte dann mehr Einfluss auf nationale Infrastrukturausbauvorhaben nehmen, wenn es sich – wie das Beispiel Straubing – Vilshofen zeigt – um einen europäisch relevanten Flussabschnitt handelt. Daher begrüßt der DWSV das europäische Aktions- und Entwicklungsprogramm NAIADES vollumfänglich, in welchem die EU bei der Binnenschifffahrt eine koordinierende und moderierende Rolle einnehmen möchte.“