



Bundesverband der Deutschen
Binnenschiffahrt e.V. (BDB)



Europäische Binnenschiffahrts Union (EBU)



Verein für europäische Binnenschiffahrt
und Wasserstraßen e.V. (VBW)



Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrts-
verein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV)

Resolution anlässlich des Internationalen Binnenschiffahrtstages am 5. Oktober 2006 in Würzburg

Die diese Resolution tragenden Verbände stellen fest:

- Der Güterverkehr in Europa wird nach aktuellen Prognosen – nicht zuletzt wegen der EU-Erweiterung in Richtung Mittel- und Osteuropa – bis 2020 um 50 Prozent anwachsen. Die zusätzlichen Verkehrsströme können über Straße und Schiene allein nicht bewältigt werden. Der besonders umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschiffahrt mit seinen großen Kapazitätsreserven ist daher unverzichtbar. Voraussetzung ist jedoch vor allem eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur.
- Die Rhein-Donau-Wasserstraßenverbindung kann als europäischer Verkehrskorridor VII einen entscheidenden Beitrag für die umweltfreundliche Bewältigung der zukünftigen Verkehrsströme von und nach Südosteuropa und den neuen Mitgliedsstaaten der EU leisten und dabei die Straße erheblich entlasten. Voraussetzung hierfür ist jedoch insbesondere die Beseitigung des 69 km langen Engpasses auf der deutschen Donau zwischen Straubing und Vilshofen, der die internationale Binnenschiffahrt wesentlich behindert und zu durchschnittlichen jährlichen Einnahmeverlusten von über 20 Mio. Euro führt.
- Nur ein bedarfsgerechter Ausbau der Wasserstraßen gewährleistet einen fairen Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsträger im Gütertransport. Durch die Öffnung des Main-Donau-Kanals im September 1992 wurden bereits erhebliche Gütermengen auf die Wasserstraße verlagert. Eine Umkehr dieses Trends ist zu befürchten, wenn die Binnenschiffahrt, die Häfen und die verladende Wirtschaft nicht sehr schnell ausreichende ganzjährige Abladetiefen an der Donau vorfinden.
- Die Binnenschiffahrt benötigt eine ganzjährige zuverlässige Befahrbarkeit der Donau mit 2,50 m Abladetiefe, wie es mit einem Ausbau in der Variante D2 möglich wäre. Diese Einschätzung teilt auch die Europäische Union und hat mit dieser Maßgabe den Ausbau des Donauabschnitts zwischen Straubing und Vilshofen in die Liste der prioritären Vorhaben bei der Fortentwicklung der Transeuropäischen Netze aufgenommen.
- Nach Jahrzehnte langen Diskussionen und vertieften Untersuchungen mit über 30 Gutachten wurde im Jahr 2003 das Raumordnungsverfahren für den Donauausbau Straubing – Vilshofen eingeleitet. Das Ergebnis liegt seit März 2006 vor: Nur der Ausbau in der Variante C/C2,80, d.h. ein Ausbau mit flussregelnden Maßnahmen in Kombination mit einer Staustufe, wird landesplanerisch positiv beurteilt. Damit wird die Befahrbarkeit dieses Streckenabschnittes an der Donau zwar nicht wie von uns gewünscht ganzjährig, aber zumindest an 220 bzw. 290 Tagen im Jahr mit einer Abladetiefe von mindestens 2,50 Metern gewährleistet.

Die diese Resolution tragenden Verbände fordern deshalb von den politischen Entscheidungsträgern auf Bundes- und Landesebene,

- **die Bedeutung der Donau als international wichtigste Magistrale in einem zusammenwachsenden Europa anzuerkennen,**
- **den Ausbau der Donau ideologiefrei entsprechend den Ergebnissen des abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens unverzüglich voran zu treiben,**
- **die finanziellen Unterstützungsangebote der Europäischen Union für die Variante C/C2,80 sowohl bei den Planungs- als auch bei den Baukosten zu nutzen.**

Heinz Hofmann
Präsident BDB und EBU

Dr. Philippe Grulois
Präsident VBW

Dr. Roland Fleck
Vorsitzender DWSV