

## **Antrag**

**der Abgeordneten Annette Faße, Reinhard Weis (Stendal), Hermann Bachmaier, Klaus Barthel (Starnberg), Dr. Axel Berg, Petra Bierwirth, Anni Brandt-Elsweier, Rainer Brinkmann (Detmold), Hans-Günter Bruckmann, Hans Büttner (Ingolstadt), Dr. Peter Danckert, Christel Deichmann, Petra Ernstberger, Gabriele Fograscher, Norbert Formanski, Monika Ganseforth, Iris Gleicke, Günter Gloser, Angelika Graf (Rosenheim), Hans-Joachim Hacker, Alfred Hartenbach, Anke Hartnagel, Gustav Herzog, Reinhold Hiller (Lübeck), Frank Hofmann (Volkach), Brunhilde Irber, Gabriele Iwersen, Susanne Kastner, Ulrich Kelber, Walter Kolbow, Anette Kramme, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Christine Lambrecht, Robert Leidinger, Gabriele Lösekrug-Möller, Dr. Christine Lucyga, Dieter Maaß (Herne), Winfried Mante, Dirk Manzewski, Ulrike Mascher, Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Dr. Jürgen Meyer (Ulm), Christoph Moosbauer, Jutta Müller (Völklingen), Dr. Martin Pfaff, Georg Pfannenstein, Karin Rehbock-Zureich, Dr. Carola Reimann, Margot von Renesse, René Röspel, Gudrun Roos, Gerhard Rübenkönig, Marlene Rupprecht, Siegfried Scheffler, Otto Schily, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Richard Schuhmann (Delitzsch), Fritz Schösser, Ewald Schurer, Erika Simm, Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk, Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Rita Streb-Hesse, Ludwig Stiegler, Reinhold Strobl (Amberg), Joachim Stünker, Jella Teuchner, Uta Titze-Stecher, Hedi Wegener, Wolfgang Weiermann, Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker, Dr. Margrit Wetzel, Jürgen Wieczorek (Böhlen), Verena Wohlleben, Hanna Wolf (München), Heidemarie Wright, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD**

**sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg), Ekin Deligöz, Franziska Eichstädt-Bohlig, Hans-Josef Fell, Gerald Häfner, Winfried Hermann, Ulrike Höfken, Michael Hustedt, Steffi Lemke, Dr. Reinhard Loske, Christine Scheel, Sylvia Voß, Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Für einen sanften Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Angesichts des noch ungebrochenen Wachstums im Straßengüterverkehr ist die Forderung nach Verlagerung des Gütertransports auf die umweltverträglichen Verkehrsträger Bahn, Küsten- und Binnenschiff unverändert aktuell. Die Nutzung der Bundeswasserstraßen durch die Binnenschifffahrt als ein im Hinblick

auf Luftschadstoffemissionen, Lärmbelastung, Flächenbedarf und Energieverbrauch ökologisch verträglicheren Verkehrsträger verdient dabei besondere Förderung. Besonders im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs und auf langen Transportrelationen hat das Binnenschiff systembedingte Vorteile gegenüber dem LKW.

Die Qualität und der Ausbaustandard der Bundeswasserstraßen mit einer Gesamtlänge von etwa 7 300 Kilometern ist ein wichtiger Faktor für die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt. Hierbei spielen Abladetiefe und Fahrrinnenbreite der Wasserstraßen, aber auch die Höhe der Brücken über die Wasserstraßen eine wichtige Rolle. In Deutschland weisen die Bundeswasserstraßen im Hinblick auf die Schiffbarkeit regional zum Teil beträchtliche Unterschiede auf.

Die Teilstrecke zwischen Straubing und Vilshofen mit einer Länge von rd. 70 km ist der letzte freifließende schiffbare Abschnitt der Donau in Deutschland; dieser Abschnitt wird im Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages vom Dezember 2001 als einer der wesentlichsten Engpässe im bundesdeutschen Wasserstraßennetz qualifiziert. Dessen zügige Beseitigung ist Voraussetzung dafür, Verlagerungspotenziale von der Straße auf die Wasserstraße zu realisieren. Auch die Europäische Kommission hat in ihrem Weißbuch über die „europäische Verkehrspolitik bis 2010“ vom 12. September 2001 eine Verbesserung der Befahrbarkeit der Donau zwischen Straubing und Vilshofen als eines der vorrangigen Verkehrsprojekte beschrieben; sie hat dabei allerdings offen gelassen, welche Maßnahmen zur Beseitigung dieses Engpasses ergriffen werden sollen. Gleichzeitig stellt das Weißbuch klar, dass der Donauausbau unter Beachtung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zum Umweltschutz zu erfolgen hat.

Der Ausbau der gesamten Donau für die Binnenschifffahrt in Deutschland war seit dem Jahr 1921 Gegenstand von insgesamt elf Verwaltungsabkommen zwischen dem Deutschen Reich bzw. der Bundesrepublik Deutschland einerseits und dem Freistaat Bayern andererseits. Konkrete rechtliche Verpflichtungen des Bundes, eine bestimmte Ausbaulösung auf dem Streckenabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen herzustellen, ergeben sich aus diesen Verwaltungsabkommen allerdings nicht. Dies ergibt sich aus dem Finanzierungsvorbehalt, der das gesamte Vertragswerk prägt. Die Verwaltungsabkommen regeln insbesondere die finanzielle Lastenverteilung zwischen dem Bund und Bayern. Das Budgetrecht des Deutschen Bundestages und damit die Entscheidung über die Art des Donauausbaus in diesem Streckenabschnitt bleiben davon letztlich unberührt.

Bei der anstehenden Entscheidung über den Umfang der Ausbaumaßnahmen wird sowohl regional als auch bundesweit öffentlich und kontrovers darüber diskutiert, welche Möglichkeiten zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf diesem Donauabschnitt bestehen. Zur Vorbereitung dieser Entscheidung hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (WSD Süd) im Auftrag des BMVBW alle sinnvollen Ausbauvarianten untersucht und im Mai 2001 ihren Schlussbericht vorgelegt. Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages hat am 20. Februar 2002 zu dem Schlussbericht der WSD Süd eine Expertenanhörung durchgeführt, in der alle untersuchten Ausbauvarianten in verkehrlicher, wirtschaftlicher, ökologischer und rechtlicher Hinsicht einer abschließenden Würdigung unterzogen wurden.

Die in den vertieften Untersuchungen der WSD Süd bewertete Ausbauvariante A (flussbauliche Maßnahmen) ist diejenige Ausbaumaßnahme, die unter verkehrswirtschaftlichen, ökologischen und haushaltspolitischen Aspekten den Vorzug gegenüber allen anderen Varianten verdient:

- Variante A weist bei der volkswirtschaftlichen Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 8,3 den mit Abstand besten Wert aller Varianten auf. Die Investitionskosten sind mit rd. 420 Mio. Euro die geringsten aller Varianten (im Vergleich zu rd. 560 Mio. Euro bei der Variante C, 725 Mio. Euro bei der Variante D1 und 780 Mio. Euro bei der Variante D2).
- Variante A wird zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Donau führen: Die verkehrspolitisch gewünschten Verlagerungspotentiale vom LKW auf das Binnenschiff liegen nämlich in erster Linie im Bereich des Containerverkehrs. Der Containerverkehr hat sich in den letzten Jahren zu einem Wachstumsmotor für die Binnenschifffahrt entwickelt. Im Zeitraum von 1995 bis 2000 wuchs der Containerverkehr um rd. 110 % auf insgesamt 10,5 Mio. t. Allein im Jahr 2000 konnte ein Zuwachs von 22 % erzielt werden. Containertransporte mit dem Binnenschiff bedürfen jedoch nicht in erster Linie größerer Abladetiefen, sondern höherer Brückendurchfahrten. Hier besteht an der Donau noch erheblicher Anpassungsbedarf. Die Brücken sollten daher für einen dreilagigen Containerverkehr angehoben werden. Die Realisierung einer der Stauarten-Varianten zur Verbesserung der Abladetiefe von bis zu drei Metern würde vor allem zu einer Kapazitätserweiterung der Binnenschifffahrt im Massengutverkehr führen. Die großen Massengutsektoren, wie Stein, Erze, Metallabfälle und Mineralölzeugnisse dominieren zwar immer noch in der Binnenschifffahrt, haben aber an Bedeutung verloren.
- Variante A ist die mit Abstand umweltverträglichste Ausbauvariante: Ein Ausbau ohne Stauarten kann die für den Lebensraum Donau-Auenwald notwendige Wasserstandsdynamik – und damit verbunden die Eigenart der Landschaft und die Artenvielfalt in der Aue – weitgehend erhalten. Die Beeinträchtigungen von potenziellen und gemeldeten FFH-Gebieten wären relativ gering. Gegenüber der Europäischen Union hat sie darum die besten Aussichten auf Akzeptanz. Im Flussbett selbst erhält nur die Variante A die gegebene Fließgeschwindigkeit und -dynamik und somit die ökologische Vielfalt. Variante A entspricht darüber hinaus wegen der mit ihr geplanten Rückverlegung von Deichen und der Schaffung von Flutpoldern am besten den Zielen des Hochwasserschutzes in der gesamten Region.

Demgegenüber sind die Ausbauvarianten D1 und D2 (mit zwei bzw. drei Stauarten) schon wegen ihrer deutlich schlechteren Nutzen-Kosten-Faktoren von 5,2 bzw. 5,3 und ihrer negativen ökologischen Auswirkungen abzulehnen. Die untersuchte Ausbauvariante C weist gegenüber der Variante A ebenfalls einen schlechteren Nutzen-Kosten-Faktor (6,4) und eine bedeutend negativere ökologische Bewertung auf.

Die Varianten C, D1 und D2 würden das vom Bund in den Jahren 1989 bis 2001 mit insgesamt 7,326 Mio. Euro geförderte Naturschutzgroßvorhaben „Mündungsgebiet der Isar“ massiv beeinträchtigen. Bei diesen Varianten wäre im Übrigen aus Gründen des europäischen Rechts, vor allem wegen der Betroffenheit von FFH- und Vogelschutzgebieten, der Versuch einer Realisierung mit erheblichen Verfahrensrisiken verbunden. Den berechtigten Anliegen der Binnenschifffahrt und der verladenden Wirtschaft wäre mit einer solchen ergebnisoffenen Fortsetzung der Variantenprüfung nicht gedient.

Bei Abwägung aller Aspekte der verschiedenen untersuchten Ausbauoptionen ist die Variante A die kostengünstigste, umweltfreundlichste und verkehrspolitisch vertretbarste Ausbauvariante; sie ist im Hinblick auf die bevorstehende EU-Osterweiterung am schnellsten zu realisieren.

Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf, nunmehr das Raumordnungsverfahren und weitere Planungen für den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen einzuleiten und dabei ausschließlich die Ausbauvariante A (nach dem Schlussbericht der Vertieften Untersuchungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd vom Mai 2001) zugrunde zu legen.

Berlin, den 19. März 2002

**Dr. Peter Struck und Fraktion**  
**Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und Fraktion**