

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)**

- 1. zu dem Antrag der Abgeordneten Annette Faße, Reinhard Weis (Stendal), Hermann Bachmaier, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg), Ekin Deligöz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 14/8589 –**

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

- 2. zu dem Antrag der Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 14/8484 –**

**Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse im Donauabschnitt  
zwischen Straubing und Vilshofen**

- 3. zu dem Antrag der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Karlheinz Gutmacher, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 14/8497 –**

**Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen**

- 4. zu dem Antrag der Abgeordneten Eva-Maria Bulling-Schröter, Dr. Winfried Wolf, Uwe Hixsch und der Fraktion der PDS  
– Drucksache 14/7196 –**

**Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ökologisch gestalten**

**A. Problem**

1. Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag unter anderem beschließen soll, die Bundesregierung aufzufordern, 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.
2. Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag unter anderem beschließen soll, die Bundesregierung aufzufordern, anzuerkennen, dass für die Donau Fahrwasserhältnisse geschaffen werden müssen, die eine Verlagerung von Transporten auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Binnenschiff begünstigen, sich als Schlussfolgerung aus der Anhörung vor dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu den Ausbaunotwendigkeiten zu bekennen, wie sie von der Mehrheit der Sachverständigen gesehen werden sowie durch umgehende Einleitung des Raumordnungsverfahrens für die Staustufen-Lösungen C und D2 eine weitere Verzögerung des notwendigen Gewässerausbaus zu vermeiden.
3. Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag unter anderem beschließen soll, die Bundesregierung aufzufordern, in Abstimmung mit dem Land Bayern für ein Raumordnungsverfahren zu sorgen, das dem verkehrswirtschaftlichen Ziel von 2,50 Meter ganzjähriger Abladetiefe Rechnung trägt.
4. Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag unter anderem beschließen soll, die Bundesregierung aufzufordern, im Rahmen der Verwirklichung des Projekts Bundesverkehrsplan Nr. 18 (Vordringlicher Bedarf) den Erhalt des gesamten Ökosystems „frei-fließende Donau“ als prioritäre Zielsetzung zu beachten. Der Deutsche Bundestag soll die vorgesehenen Ausbauvarianten der Donau im Streckenabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen, die die Errichtung von Staustufen und -wehren sowie den Durchstich der Mühlhamer Schleife vorsehen, ablehnen, der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen soll mit flussbaulichen Maßnahmen ohne Staustufen und Seitenkanal durchgeführt werden, wobei bei einer durchgehenden Fahrrinnenbreite von ca. 70 Metern eine Fahrrinntiefe von 2,50 Meter bei RNW 1997 realisiert werden soll, auf einen Ausbau für Viererschubverbände soll verzichtet werden.

**B. Lösung**

1. **Annahme des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP**
2. **Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP**
3. **Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP**
4. **Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, CDU/CSU, FDP und eines Teils der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der PDS bei Enthaltung eines Teils der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**C. Alternativen**

1. Ablehnung des Antrags.
2. Annahme des Antrags.
3. Annahme des Antrags.
4. Annahme des Antrags.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Antrag – Drucksache 14/8589 – anzunehmen,
2. den Antrag – Drucksache 14/8484 – abzulehnen,
3. den Antrag – Drucksache 14/8497 – abzulehnen,
4. den Antrag – Drucksache 14/7196 – abzulehnen.

Berlin, den 5. Juni 2002

### **Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

**Eduard Oswald**  
Vorsitzender

**Annette Faße**  
Berichterstatterin

**Hans-Michael Goldmann**  
Berichterstatter

## Bericht der Abgeordneten Annette Faße und Hans-Michael Goldmann

### I. Überweisung

1. Der Deutsche Bundestag hat den **Antrag auf Drucksache 14/8589** in seiner 227. Sitzung am 21. März 2002 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.
2. Er hat den **Antrag auf Drucksache 14/8484** in seiner 224. Sitzung am 14. März 2002 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.
3. Er hat den **Antrag auf Drucksache 14/8497** in seiner 224. Sitzung am 14. März 2002 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.
4. Er hat den **Antrag auf Drucksache 14/7196** in seiner 208. Sitzung am 13. Dezember 2001 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

1. Die Antragsteller haben einen Antrag – Drucksache 14/8589 – eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag unter anderem beschließen soll, die Bundesregierung aufzufordern, 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.
2. Die Antragsteller haben einen Antrag – Drucksache 14/8484 – eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag unter anderem beschließen soll, die Bundesregierung aufzufordern, anzuerkennen, dass für die Donau Fahrwasserverhältnisse geschaffen werden müssen, die eine Verlagerung von Transporten auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Binnenschiff begünstigen, sich als Schlussfolgerung aus der Anhörung vor dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu den Ausbaunotwendigkeiten zu bekennen, wie sie von der Mehrheit der Sachverständigen gesehen werden sowie durch umgehende Einleitung des Raumordnungsverfahrens für die

Staufstufen-Lösungen C und D2 eine weitere Verzögerung des notwendigen Gewässerausbau zu vermeiden.

3. Die Antragsteller haben einen Antrag – Drucksache 14/8497 – eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag unter anderem beschließen soll, die Bundesregierung aufzufordern, in Abstimmung mit dem Land Bayern für ein Raumordnungsverfahren zu sorgen, das dem verkehrswirtschaftlichen Ziel von 2,50 Meter ganzjähriger Abladetiefe Rechnung trägt.
4. Die Antragsteller haben einen Antrag – Drucksache 14/7196 – eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag unter anderem beschließen soll, die Bundesregierung aufzufordern, im Rahmen der Verwirklichung des Projekts Bundesverkehrsplan Nr. 18 (Vordringlicher Bedarf) den Erhalt des gesamten Ökosystems „freifließende Donau“ als prioritäre Zielsetzung zu beachten. Der Bundestag soll die vorgesehenen Ausbauvarianten der Donau im Streckenabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen, die die Errichtung von Staustufen und -wehren sowie den Durchstich der Mühlhamer Schleife vorsehen, ablehnen, der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen soll mit flussbaulichen Maßnahmen ohne Staustufen und Seitenkanal durchgeführt werden, wobei bei einer durchgehenden Fahrrinnenbreite von ca. 70 Metern eine Fahrrinntiefe von 2,50 Meter bei RNW 1997 realisiert werden soll, auf einen Ausbau für Viererschubverbände soll verzichtet werden

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

1. Der **Rechtsausschuss** hat in seiner 130. Sitzung am 5. Juni 2002 auf die Abgabe eines Votums zu dem Antrag auf Drucksache 14/8589 verzichtet.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag in seiner 81. Sitzung am 15. Mai 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, den Antrag anzunehmen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 83. Sitzung am 5. Juni 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, den Antrag anzunehmen.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Antrag in seiner 96. Sitzung am 15. Mai 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Enthaltung der Fraktion der FDP, den Antrag anzunehmen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 102. Sitzung am 17. April 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, den Antrag anzunehmen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 87. Sitzung am 15. Mai 2002 gutachtlich beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Abwesenheit der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS, den Antrag anzunehmen.

2. Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag auf Drucksache 14/8484 in seiner 81. Sitzung am 15. Mai 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 83. Sitzung am 5. Juni 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, den Antrag abzulehnen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 102. Sitzung am 17. April 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 87. Sitzung am 15. Mai 2002 gutachtlich beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Abwesenheit der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS, den Antrag abzulehnen.

3. Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag auf Drucksache 14/8497 in seiner 81. Sitzung am 15. Mai 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 83. Sitzung am 5. Juni 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, den Antrag abzulehnen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 102. Sitzung am 17. April 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 87. Sitzung am 15. Mai 2002 gutachtlich beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Abwesenheit der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS, den Antrag abzulehnen.

4. Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag auf Drucksache 14/7196 in seiner 81. Sitzung am 15. Mai 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen, der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 83. Sitzung am 5. Juni 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen, der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 87. Sitzung am 15. Mai 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD und bei Abwesenheit der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS, den Antrag abzulehnen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 103. Sitzung am 24. April 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen, der Fraktion der CDU/CSU sowie der Fraktion der FDP gegen die Stimmen der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen.

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat in seiner 77. Sitzung am 20. Februar 2002 zu dem „Schlussbericht der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd über die vertieften Untersuchungen und Gutachten zum Donauausbau Straubing – Vilshofen“ eine öffentliche Anhörung durchgeführt (nicht zu den Vorlagen, die Gegenstand dieses Berichts sind und von denen drei erst nach der Anhörung eingebracht worden sind). An der Anhörung haben als Sachverständige teilgenommen:

- Kapitän Detlef Bütow, Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BöB)
- Prof. Dr. jur. Martin Wickel LL.M., Technische Universität Hamburg-Harburg
- Prof. Dr. jur. Georg Hermes, Fachbereich Rechtswissenschaft der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt
- Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Direktor der Bundesanstalt für Wasserbau
- Prof. Dr.-Ing. Theodor Strobl, Technische Universität München, Lehrstuhl und Versuchsanstalt für Wasserbau und Wasserwirtschaft
- Prof. Dr. jur. Peter Badura
- Dipl.-Ing. Volker Renner, Leiter der Fachabteilung Verkehrstechnik in der VBD – Europäisches Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschifffahrt
- Heinz Hofmann, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.
- Ministerialrat Horst Kleemeier, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
- Walter Keilbart, Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V.
- Dipl.-Ing. Helmut Hiess, Rosniak und Partner Ziviltechniker Gesellschaft m.b.H.
- Prof. Dr. Hubert Weiger, Bund Naturschutz Bayern e. V.
- Klaus Wolz, Bundesverband der Selbständigen (BDS), Abt. Binnenschifffahrt e. V.

- Prof. Dr.-Ing. habil. Hans Helmut Bernhart, Universität Karlsruhe, Institut für Wasserwirtschaft und Kulturtechnik
- Prof. Dr. Bernd Lötsch, Ökologiekommision der Österreichischen Bundesregierung für den Donaauraum

Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 77. Sitzung am 20. Februar 2002 mit den anliegenden Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat die Anträge in seiner 85. Sitzung am 15. Mai 2002 abschließend beraten.

Er empfiehlt die Annahme des Antrags auf Drucksache 14/8589 mit den Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der FDP, die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 14/8484 mit den Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der FDP, die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 14/8497 mit den Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der FDP und die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 14/7196 mit den Stimmen der Fraktion der SPD, eines Teils der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der FDP gegen die Stimmen der Fraktion der PDS bei Stimmenthaltung eines Teils der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Die **Fraktion der SPD** meinte, man ziehe aus den in der Einleitung zu dem Koalitionsantrag genannten Zielsetzungen mit der Annahme ihres Beschlussvorschlages die richtigen Schlussfolgerungen. Man könne mit der in dem Koalitionsantrag vorgeschlagenen wasserbaulichen Maßnahmen viel erreichen, wenn auch nicht alles, was sich die Binnenschifffahrt wünsche. Vor allem könne man das Ziel mit dieser Ausbauvariante, die als einzige überhaupt Realisierungschancen besitze, schneller erreichen als mit den anderen in der Diskussion befindlichen Ausbauvarianten. Bei letzteren seien endlose Rechtsstreitigkeiten vor dem EuGH und nationalen Gerichten zu erwarten, denn es gehe hier um Eingriffe in ein FFH-Gebiet. Mit der Variante A trage man den Vorgaben für ein FFH-Gebiet Rechnung. Der BUND Bayern habe schriftlich zugesagt, bei der Wahl der Variante A kein Gerichtsverfahren anzustrengen. Deshalb führe diese Variante schneller zum Ziel und helfe der Binnenschifffahrt. Die Rechtsauffassung Bayerns, nach der Bayern aus alten Vereinbarungen einen Anspruch auf einen weitergehenden Ausbau herleiten wolle, stünde auf tönernen Füßen. Diese Entscheidung sei hier durch das Parlament aufgrund seines Budgetrechts zu treffen, zumal der Kosten/Nutzen-Faktor für die Variante A 8,3 betrage. Verkehrspolitisch, ökonomisch und ökologisch sei die Variante A die richtige Lösung.

Die **Fraktion der CDU/CSU** lehnte den Antrag der Fraktion der PDS ab, befürwortete ihren eigenen Antrag und führte zu dem Antrag der Koalitionsfraktionen aus, die von den Koalitionsfraktionen befürwortete Variante sei wirkungslos und führe nur zu einer Fehlinvestition. Man sehe

in Bezug auf diesen Antrag einen Konflikt zwischen den Koalitionsfraktionen und der Bundesregierung, denn man gehe davon aus, dass die Bundesregierung die vertraglichen Vereinbarungen, die zwischen dem Bund und dem Land Bayern bestünden, einhalten wolle. Die vom Ausschuss durchgeführte Anhörung habe gezeigt, dass flussbauliche Maßnahmen alleine nicht ausreichen, um die mit dem Ausbau verbundenen Ziele zu erreichen. Die Koalitionsfraktionen setzen sich mit ihrem Beschlussvorschlag auch zu den Zielen in Widerspruch, welche sie in der Einleitung zu ihrem Antrag selbst aufgestellt hätten. Nur die Ausbauvariante D2 sei geeignet, die Ziele zu erreichen, deshalb solle man für die Varianten C und D2 ein Raumordnungsverfahren einleiten. Man würde es aber auch akzeptieren, wenn in einem solchen Verfahren alle Varianten geprüft würden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, es treffe nicht zu, dass es sich bei dem Koalitionsantrag um ein Zugeständnis der SPD an BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN handele; die bayerische SPD habe schon immer für die Ausbauvariante A gestritten. Die Variante A weise das günstigste Kosten/Nutzen-Verhältnis auf. Mit dieser Lösung könnten 80–90 % der vorhandenen Transportpotentiale ausgeschöpft werden. Die Variante A beinhalte nicht nur die wirtschaftlichste Lösung, sondern verträge sich als einzige mit den europäischen und nationalen Umweltschutzbestimmungen, namentlich der Vogelschutzrichtlinie und der FFH-Richtlinie. Mit der Variante A verbinde man die ökonomisch richtige Lösung mit einer ökologisch vertretbaren Lösung. Keine der anderen Varianten könne in einem Rechtsstreit Bestand haben. Wähle man eine andere Variante, lasse sich dies vor dem Hintergrund, dass die Variante A auch die wirtschaftlichste Lösung sei, in einem Rechtsstreit nicht begründen. Es sei in der Anhörung auch deutlich geworden, dass das geltende EU-Recht und das geltende Bundesrecht alten Vereinbarungen zwischen dem Bund und dem Land Bayern in jedem Fall voringen. Falls das Land Bayern eine Klage erheben sollte, werde es damit keinen Erfolg haben.

Die **Fraktion der FDP** sprach sich für die Ausbauvarianten D1 und D2 aus, lehnte den Antrag der Koalitionsfraktionen ab und meinte, ein Ausbau nach der Variante A sei Geldverschwendung, da die Zielsetzung, den gegebenen Engpass damit zu beseitigen, nicht erreicht werde. Man werde damit auch keine Verbesserung der Sicherheit auf der Donau-Wasserstraße und keine Zunahme des Gütertransports auf Wasserstraßen erreichen. Grundlage des Handelns müsse eine ausreichende Abladetiefe von 2,50 m sein. Außerdem werde man mit der Variante A der Vertragssituation zwischen Bayern und dem Bund nicht gerecht. Es sei auch offen, ob es im Hinblick auf die Variante A nicht ebenfalls zu Rechtsstreitigkeiten komme, denn dass der BUND Bayern in diesem Fall nicht klagen wolle, gewährleiste nicht, dass nicht ein anderer Verband klage. Es sei nicht zutreffend, dass in einem FFH-Gebiet keine Eingriffe in die Natur zulässig seien. Es gebe selbstverständlich Ausnahmetatbestände und ein solcher liege hier vor, weil ansonsten die dringenden verkehrswirtschaftlichen Ziele nicht zu erreichen seien. Auch bei der Variante A sei im Raumordnungsverfahren zu berücksichtigen, dass man sich in einem FFH-Gebiet bewege. Deshalb müssten dabei auch dabei alle Alternativen geprüft werden. Der Antrag der Koalitionsfraktionen sei nur ein Zugeständnis der Fraktion der SPD an die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Die **Fraktion der PDS** erklärte, ihr eigener Antrag entspreche in der Substanz dem Antrag der Koalitionsfraktionen, so dass man sich auf deren Ausführungen beziehen könne. Die Variante A sei sowohl unter wirtschaftlichen Aspekten als auch unter Umweltgesichtspunkten die beste Lösung. Man solle sich daher für diese Variante entscheiden. Sie wies darauf hin, dass die Rentabilität der Binnenschifffahrt trotz der bisherigen Ausbaumaßnahmen abnehme. Dies liege an der gegenwärtigen Ordnung des Verkehrsmarktes, bei der immer der Straßenverkehr gewinne. Man hoffe, dass die Fraktionen, welche sich für die Variante A aussprächen, diese Position auch nach den Wahlen im September 2002 beibehielten.

Berlin, den 5. Juni 2002

**Annette Faße**  
Berichterstatterin

**Hans-Michael Goldmann**  
Berichterstatter