

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dorothea Steiner, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/424 –**

### **Ausbau der Bundeswasserstraße Donau zwischen Straubing und Vilshofen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2002 hat der Deutsche Bundestag mit Mehrheit beschlossen, die Situation der Binnenschifffahrt an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen (Bayern) durch einen staustufenfreien Ausbau zu verbessern. Mit diesem als Variante A bekannt gewordenen Kompromiss sollen 70 Kilometer frei fließende Donau als Fluss- und Auenlandschaft erhalten werden.

Das Land Bayern beharrt auf einer eigenen Staustufenvariante (C 280) mit massiven Eingriffen in Ökosystem und Landschaft. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat am 4. November 2009 angekündigt, den Bau einer Staustufe durchsetzen zu wollen.

Die Rhein-Main-Donau AG (RMD AG) ist Inhaberin des seit 1921 bestehenden und bis 2050 begrenzten Konzessionsrechts zur Nutzung der Wasserkraft der Donau. Mit dem Verkauf der RMD AG 1994 an die Bayernwerk Wasserkraft AG (seit dem Jahr 2000 E.ON Wasserkraft AG) und die Bayerische Elektrizitätswerke GmbH, die heute zum RWE-Konzern gehören, wurden die RMD AG und ihre Tochter RMD Wasserstraßen GmbH vollständig privatisiert. Im Fall der Ausbauplanung bestehen in der betroffenen Region erhebliche Vorbehalte gegenüber der Neutralität und Objektivität der Gutachter und Untersuchungen.

1. Wie hoch ist die Tonnage der im Donauebiet (einschließlich Rhein-Main-Donau-Kanal) transportierten Güter in den letzten fünf Jahren absolut und im Vergleich mit den übrigen deutschen Binnenwasserstraßen?

Für das Donauebiet (einschließlich Main-Donau-Kanal) betrug die Tonnage in den letzten fünf Jahren 43 Mio. Tonnen. Dies entspricht einer mittleren jährlichen Tonnage von 8,6 Mio. Tonnen. Für die übrigen deutschen Binnenwasserstraßen liegen die Daten für 2009 noch nicht vor.

2. Welche Transportkostenreduzierung (absolut und prozentual) erwartet die Bundesregierung durch die mit der Variante C 280 erzielte größere Abladentiefe in Gegenüberstellung mit der Variante A und der Nullvariante (0)?

Mit der Variante A und der Nullvariante vergleichbare Untersuchungsergebnisse und Prognosen für die Wirkungen der Variante C 280 liegen dem Bund nicht vor, da die Variante C 280 nicht Bestandteil der von Bund und Bayern gemeinsam durchgeführten „Vertieften Untersuchungen zum Donauausbau“ ist.

3. Welches Transportaufkommen erwartet die Bundesregierung auf dem Abschnitt Straubing-Vilshofen bis zum Jahr 2020 bei den Ausbauvarianten 0/A/C 280?
4. Wie hoch ist die Tonnage der im Donaukorridor transportierten Güter in den letzten fünf Jahren auf den Verkehrsträgern Lkw (Kurzstrecke und Langstrecke), Bahn und Binnenschiff?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Prognosedaten für das Jahr 2020 liegen der Bundesregierung nicht vor. Gemäß der „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ ist auf der Donau im relevanten Abschnitt ein Transportaufkommen von 10,4 Mio. t pro Jahr zu erwarten.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Verflechtungsprognose sich auf den so genannten Without-Fall bezieht, d. h. den Zustand ohne Ausbau.

Vergleichsdaten der einzelnen über die im Donaukorridor transportierten Güter liegen der Bundesregierung in der gewünschten Form nicht vor.

In der folgenden Tabelle sind die Daten für das Jahr 2004 (Ist) und das Jahr 2025 (Prognose) dargestellt.

	Transportaufkommen in Mio. t	
	im Jahr 2004 (Ist)	im Jahr 2025 (Prognose)
Bahn	3,1	4,9
Binnenschiff	7,0	10,4
LKW	6,6	16,3
Summe	16,7	31,6

5. Welche Verlagerung von Gütern vom LkW auf das Binnenschiff, bzw. von der Bahn auf das Binnenschiff erwartet die Bundesregierung durch die Varianten A/C 280 absolut und prozentual aufgeschlüsselt nach Massengütern und containertauglichen Gütern?

Im Rahmen der „Vertieften Untersuchungen zum Donauausbau“ wurden 114 000 t als Verlagerungsmengen von Bahn bzw. Straße auf die Binnenschiffahrt für einen Ausbau nach Variante A ermittelt. Eine Aufschlüsselung nach Massengütern einerseits und containertauglichen Gütern andererseits liegt nicht vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. An wie vielen Tagen im Jahr war die Donau in den letzten fünf Jahren uneingeschränkt passierbar/eingeschränkt passierbar/nicht passierbar, und was waren jeweils die Gründe für die Einschränkung?

Die Donau war in den letzten fünf Jahren mit Ausnahme von im Mittel 17 Tagen im Jahr, an denen die Donau wegen Hochwasser, Eis, Havarien und Unterhaltungsarbeiten an den Schleusen gesperrt werden musste, immer passierbar.

7. Sind nach Ansicht der Bundesregierung durch den Klimawandel neue Aspekte aufgetreten, die den Ausbau der Donau betreffen?

Nein

8. Gibt es einen Auftrag für eine so genannte variantenunabhängige Untersuchung des Donauausbaus bei der EU oder/und der Bundesregierung, und wenn ja, wo ist dieser Auftrag dokumentiert?

Entsprechend der Ankündigung vom damaligen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 4. Juli 2007 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bei der Europäischen Kommission einen Zuschussantrag für „Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ aus TEN-Mitteln (TEN: Transeuropäische Netze) gestellt. Die Europäische Kommission hat dem Antrag mit Bescheid vom 20. November 2008 zugestimmt.

9. An welchen Gutachten zum geplanten Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen hat sich der Bund in welcher Höhe finanziell beteiligt, und wie wurden diese Gutachten gegebenenfalls kofinanziert?

Der Bund hat alle Gutachten, die aufgrund der Main-Donau-Verträge zum Donauausbau gemeinsam mit Bayern beauftragt wurden, mit zwei Dritteln finanziert. Bayern hat die Gutachten mit einem Drittel mitfinanziert. Die Unterlagen für die Variante A für das Raumordnungsverfahren hat der Bund zu 100 Prozent finanziert.

An der EU-Studie „Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau“ beteiligt sich die EU mit Fördermitteln in Höhe von 50 Prozent, der verbleibende Anteil wird von Bund und Bayern entsprechend der Main-Donau-Verträge im Verhältnis 2:1 finanziert.

10. Wie bewertet die Bundesregierung Untersuchungen des Umweltbundesamtes, die das Binnenschiff als weniger umweltfreundlich ansehen als die Bahn, vor allem, was den Primärenergiebedarf und die Stickoxide angeht?

Zur Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt im Vergleich zur Bahn gibt es unterschiedliche Bewertungen. Bei Betrachtung von Relationen, die für den Massenverkehr auf der deutschen Donau relevant sind, zeigt sich, dass der Energiebedarf je Ladungstonne sowie die aus Kohlendioxid-, Luftschadstoff- und Lärmemission gebildeten externen Kosten der Binnenschifffahrt niedriger sind als die der Bahn.

11. Welche Beurteilung der Variante C 280 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens vorgenommen, und ist diese Bewertung öffentlich zugänglich?

Das BMVBS hat das Ergebnis des von der Regierung von Niederbayern durchgeführten Raumordnungsverfahrens zur Kenntnis genommen. Eine Bewertung der von Bayern in Auftrag gegebenen Variante C 280 durch das BMVBS fand nicht statt.

12. Ist der Bundesregierung bekannt, dass ohne eine vollständige Prüfung der Staufstufenvarianten auf ihre Vereinbarkeit mit den Umwelt- und Gewässerschutzrichtlinien der EU weder eine Genehmigung noch eine Förderung durch die EU möglich ist?

Der Bundesregierung ist die geltende Rechtslage bekannt.

13. Wer trägt die Personalkosten der RMD Wasserstraßen GmbH?

Die Personalselbstkosten der RMD Wasserstraßen GmbH werden entsprechend den RMD-Verträgen zu zwei Dritteln vom Bund und zu einem Drittel von Bayern finanziert.

14. Ist es richtig, dass die RMD Wasserstraßen GmbH bisher im Auftrag der bayerischen Staatsregierung die Stauvariante vertreten hat?

Die RMD war mit der Erstellung der Unterlagen für das 2003 eingeleitete Raumordnungsverfahren beauftragt. Dies war zwischen Bund und Bayern abgestimmt. Die RMD vertritt in der öffentlichen Diskussion keine bestimmte Variante. Die Ausbau- und Variantenentscheidung treffen ausschließlich Bund und Bayern im Einvernehmen.

15. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung ein wirtschaftliches Eigeninteresse der RMD AG, bzw. der RMD Wasserstraßen GmbH an einer Staufstufenkanalisierung?

Die Rhein-Main-Donau AG als Inhaber des Konzessionsrechtes hat gegenüber dem BMVBS schriftlich erklärt, dass sie im Abschnitt Straubing–Vilshofen kein Wasserkraftwerk plant.

16. Trifft es zu, dass sich im Vergleich zur Variante A bei Umsetzung der Staufstufe C 280 das Auftragsvolumen für die RMD Wasserstraßen GmbH vergrößern würde?

Die von Bund und Bayern zu tragenden Investitionen für eine Variante mit einer Staustützung sind höher als bei einem Ausbau nach der Variante A.

17. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Variante C 280 langfristig die Möglichkeit der Energiegewinnung durch ein Wasserkraftwerk ermöglicht?

Nein. Bei einer Planung und Umsetzung der Variante C 280 werden die rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für ein Wasserkraftwerk nicht geschaffen. Im Übrigen verweise ich auf die Antwort zu Frage 15.

18. Ist der Bundesregierung bekannt, dass in den Unterlagen zum ersten Raumordnungsverfahren die Nutzung der Wasserkraft zur Energieerzeugung im Schleusenkanal in der Mühlhamer Schleife als möglich erachtet wurde?

Im ersten Raumordnungsverfahren (1992) war kein Schleusenkanal in der Mühlhamer Schleife geplant.

19. Welche ökologischen Konsequenzen (z. B. hinsichtlich der Restwassermenge in der Mühlhamer Schleife) würden sich nach Ansicht der Bundesregierung aus der Errichtung eines Kraftwerkes in einem Durchstichkanal durch die Schleife ergeben?

Da die Errichtung eines Kraftwerkes nicht geplant ist, gibt es hierzu keine Untersuchungen.





