

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Kubatschka, Robert Antretter, Lieselott Blunck (Uetersen), Thea Bock, Hans Büchler (Hof), Hans Büttner (Ingolstadt), Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Carl Ewen, Elke Ferner, Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Ilse Janz, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Walter Kolbow, Volkmar Kretkowski, Dr. Klaus Kübler, Uwe Lambinus, Robert Leidinger, Ulrike Mascher, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Michael Müller (Düsseldorf), Rudolf Müller (Schweinfurt), Dr. Martin Pfaff, Otto Schily, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Renate Schmidt (Nürnberg), Dr. Rudolf Schöfberger, Dietmar Schütz, Erika Simm, Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk, Ludwig Stiegler, Uta Titze, Günter Verheugen, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz, Dr. Margrit Wetzel, Hermann Wimmer (Neuötting), Dr. Hans de With, Verena Wohlleben, Hanna Wolf

Weiterer Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Die Donau zwischen Straubing und Vilshofen stellt einen der letzten noch weitgehend naturbelassenen Flussläufe in Deutschland dar. Dieser Flussabschnitt wird geprägt durch ausgedehnte Auengebiete, ist Lebensraum für viele seltene Arten und bietet für Zugvögel einen wichtigen Rastplatz. Besonders das Isarmündungsgebiet, das unter Naturschutz steht, hat als Rückzugsmöglichkeit für unzählige bedrohte Pflanzen- und Tierarten europäische Bedeutung. Ein Verlust des Lebensraumes Donau hätte Auswirkungen auf den europäischen Vogelbestand.

Nach dem Willen des Freistaats Bayern und der Bundesrepublik Deutschland soll nun die Donau bis zum Jahr 2000 in eine Großschiffahrtsstraße verwandelt werden. Finanziert zu zwei Dritteln vom Bund, zu einem Drittel vom Land Bayern, soll die Flussstrecke auf circa 70 km Länge mit zwei Staustufen und gigantischen Ausbaggerungen für Viererschubverbände passierbar gemacht werden. Zusätzlich sollen hunderte Hektar Land für zwei Seitenkanäle verbraucht werden.

Begründet werden die Ausbaupläne durch die Rhein-Main-Donau AG (RMD) damit, daß die Strecke zwischen Straubing und Vilshofen die letzte Engstelle an der Main-Donau-Wasserstraße sei. Nur durch die geplanten Baumaßnahmen könne, wie behauptet wird, die notwendige Wassertiefe (Regulierungsniedrigwasserstand) dauerhaft gesichert und die weitere Eintiefung der Donau verhindert werden.

Jetzt heißt es, nicht die Fehler der Vergangenheit zu wiederholen. Schon manches Großprojekt, das als Fortschritt gefeiert worden war, entpuppte sich als nutzloses, umweltzerstörerisches Millionengrab. Angesichts der gravierenden Auswirkungen des Donau-Ausbaus auf Umwelt und einheimische Bevölkerung muß Sinn und Umfang des Vorhabens kritisch hinterfragt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Bisheriger Stand der Planungen

1. Wann ist mit der Einleitung eines Raumordnungsverfahrens, wann mit der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zu rechnen?
Wann ist frühestens mit dem Beginn der Bauarbeiten zu rechnen?
2. Welchen Umfang wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) einnehmen, welche Faktoren umfaßt die Prüfung, und inwieweit werden dabei auch folgende Alternativen zur Kanalisierung berücksichtigt:
 - Nichtausbau (Nullvariante),
 - partielle Ausbaggerung, Geschiebezufluss?
3. In welcher Form wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine möglichst weitgehende Bürgerbeteiligung gewährleistet, und wird insbesondere ein öffentlicher Erörterungstermin durchgeführt werden?
4. Inwieweit hat sich die Bundesrepublik Deutschland durch Verträge mit
 - a) der RMD,
 - b) dem Freistaat Bayern,
 - c) anderen Staatenzum Donauausbau verpflichtet, und unter welchen Bedingungen kann sich die Bundesrepublik Deutschland von eventuell bestehenden rechtlichen Verpflichtungen lösen?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Entscheidung der ungarischen Regierung, auf den Bau des Donau-Kraftwerkes Nagymaros und damit auf eine ganzjährige Fahrtiefe von 2,50 m zu verzichten?

II. Umweltauswirkungen

6. Welche Bedeutung kommt dem Donauraum als einem der letzten naturnahen Flüsse Deutschlands in bezug auf
 - a) Artenvielfalt,
 - b) Auenlandschaft,
 - c) Flora/Fauna allgemein,
 - d) seine Rolle als Rastplatz für Zugvögel zu?
7. Warum werden die niederbayerischen Donauauen nicht als international bedeutendes Schutzgebiet nach der Ramsar-Konvention ausgewiesen?

8. Wie beabsichtigt die Bundesregierung Beeinträchtigungen des Fließgewässers Donau als Ökosystem mit seinen charakteristischen Lebensräumen durch den Ausbau zu verhindern, wo wird dies nicht möglich sein, und in welcher Weise sind für letztere Fälle Ausgleichsmaßnahmen möglich und vorgesehen?

9. Mit welchen Auswirkungen auf Fischfauna und Fischerei rechnet die Bundesregierung?

Wie beurteilt sie Befürchtungen örtlicher Fischereiverbände, durch die Verringerung des Fließcharakters der Donau käme es zu einem Verschwinden von donauspezifischen, in ihren Beständen stark gefährdeten Fischarten wie Schräutzer, Zingel und Streber?

10. Welche Folgen wird der geplante Ausbau auf

- a) Wasserhaushalt,
 - b) Grundwassersituation,
 - c) Wasserqualität,
 - d) Fließgeschwindigkeit,
 - e) Verschlammung
- haben?

11. Welchen Wassereinzugsbereich werden eventuelle Grundwasserabsenkungen haben, und wie wirken diese sich auf die Landwirtschaft des betroffenen Raumes aus?

12. Welche Auswirkungen werden insbesondere die Schmalwandabdichtungen der Dämme oberhalb der geplanten Staustufe Waltendorf und Osterhofen auf das Grundwasser haben, und um wie viele Meter wird der Grundwasserspiegel durch die geplante Ausbaggerung des Donaubettes unterhalb der Staustufe Waltendorf im Bereich der Gemeinde Maria- posching und Stephanposching sinken?

Ist mit Gebäudeschäden aufgrund einer Senkung des Grundwasserspiegels zu rechnen?

13. Wie stark ist die Donau zum jetzigen Zeitpunkt mit Schadstoffen belastet?

14. Inwieweit wird durch die Verminderung der Strömung die Selbstreinigungskraft der Donau verschlechtert, und wie beurteilt die Bundesregierung Befürchtungen, daß sich die Wasserqualität der Donau durch den Ausbau um etwa eine halbe Stufe verschlechtern würde?

15. Sind für die beiden Seitenkanäle Kraftwerke geplant? Welche Auswirkungen hätte dies auf die Restwassermenge für die Donau?

III. Kosten-Nutzen-Analyse

16. Trifft es zu, daß die Kosten des Ausbaus auf zwischen 1,1 Mrd. DM und 2 Mrd. DM veranschlagt werden, oder von welchen Kosten geht die Bundesregierung aus?

Wie will die Bundesregierung angesichts der gespannten Haushaltslage die erforderlichen Mittel für dieses Projekt aufbringen?

17. Wie hoch sind die laufenden Kosten, insbesondere
 - a) Betriebskosten,
 - b) Unterhaltungskosten sowie
 - c) Finanzierungskostenfür den Main-Donau-Kanal?
18. Mit welchem Gebührenaufkommen kann insgesamt pro Jahr für den
 - a) Main-Donau-Kanal,
 - b) Main-Donau-Kanal einschließlich der Strecke Straubing – Vilshofengerechnet werden?
19. Gibt es eine gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse eines unabhängigen Wirtschaftsinstitutes für den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen?

Inwiefern wurden bei einer solchen Gesamtabsschätzung auch

 - a) die auf 400 Mio. DM geschätzten Mindereinnahmen der Deutschen Bundesbahn, etwa durch Transportmengenverluste,
 - b) die Folgekosten durch verstärkte Hochwassergefahr aufgrund der Beseitigung von Retentionsräumen,
 - c) die durch den massiven Eingriff in den Naturhaushalt bedingten Folgekosten, die oft erst Jahrzehnte später auftreten,mit berücksichtigt?
20. Welchen Einfluß auf die Kosten-Nutzen-Bilanz hat die Möglichkeit einer Energiegewinnung durch Wasserkraftwerke, und inwieweit wird die erzeugte Energie für den Betrieb von Schleusen, Pumpen etc. wieder aufgebraucht?

Welchen Energieaufwand erfordern Schleusen und andere Anlagen insgesamt?
21. Trifft es zu, daß neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Max Streibl, noch weitere Mitglieder der Bayerischen Landesregierung und der Bundesregierung Aufsichtsratsposten bei der RMD bekleiden?

Um wen handelt es sich dabei, und wie hoch sind die jährlichen Vergütungen und Aufwandsentschädigungen aus diesen Ämtern?
22. Gingen in den letzten Jahren Spenden in anzeigepflichtiger Höhe von Firmen, die am Bau der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße beteiligt sind, bei den im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien ein, und wenn ja, wieviel?
23. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Donau in den letzten zwei Jahrzehnten entwickelt, und mit welcher Frachtmenge pro Jahr könnte

- a) bis zur Fertigstellung der Ausbaustrecke,
b) in den ersten zehn Jahren nach ihrer Fertigstellung
gerechnet werden?
Wie wird sich das Verkehrsaufkommen entwickeln, wenn es
zu keinem Ausbau kommt?
24. Ab welchem Güterverkehrsaufkommen ist ein weiterer Aus-
bau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen rentabel?
25. Wie wird sich die Entwicklung in Osteuropa auf das erwartete
Verkehrsaufkommen auswirken, und ließen sich die erhofften
Gütermengen nicht billiger und umweltverträglicher mit der
Bahn transportieren?
26. Könnte eine verstärkte Kreislaufwirtschaft zu einer Verringe-
rung der benötigten Rohstoffe und damit zu einer Verringe-
rung des Frachtaufkommens führen?
27. Welche Auswirkungen wird ein Ausbau, und ein damit mög-
licherweise zunehmender Schiffstransport, auf den Raum
Niederbayern als Wirtschaftsregion haben?
28. Wie viele Arbeitsplätze sind durch den geplanten Ausbau und
die dadurch steigende Konkurrenzfähigkeit ausländischer Fir-
men (z. B. Sinken der Transportkosten bei Voest-Linz) in der
Bundesrepublik Deutschland gefährdet?
29. Welche Auswirkungen könnte es auf die heimische Binnen-
schiffahrt haben, wenn der Main-Donau-Kanal zur internatio-
nalen Wasserstraße erklärt würde?
Erwartet die Bundesregierung einen entsprechenden poli-
tischen Druck durch die Donauanrainerstaaten?
30. Welche Transportkapazität weisen die bisher existierenden
Wasserwege (Rhein, Main, Donau) auf?
Wie viele Millionen Tonnen freie Kapazitäten hat insbeson-
dere die Donau zwischen Regensburg und Passau im derzeiti-
gen Ausbauzustand?
31. Ist die Schiffahrt im Bereich der Rhein-Main-Donau-Wasser-
straße bisher außer durch Niedrigwasser und Hochwasser-
stand noch durch andere Ereignisse eingeschränkt, und
welche Rolle spielen sie?
32. Wie lange ist die Schiffahrt auf der Donau zwischen Straubing
und Vilshofen durch Niedrigwasser pro Jahr eingeschränkt?
Trifft es zu, daß die Donau auch bei Niedrigwasser grundsätz-
lich schiffbar bleibt, und inwieweit ist bei Niedrigwasser eine
entsprechend geringere Beladung der Schiffe erforderlich?
33. Trifft es zu, daß es geplant ist, einzelne Engpässe der Fahr-
rinnentiefe, -breite oder Brückendurchfahrtshöhe schon vor
einem Ausbau zu entschärfen?
Welche Maßnahmen sind dazu vorgesehen, und welchen
Effekt werden diese Maßnahmen im einzelnen haben?
34. Welche Auswirkungen wird die Klimaveränderung auf
Donau, Rhein und Main haben?

35. Wie stark ist die Abladetiefe

- a) im Bereich des Bingener Lochs,
 - b) des österreichischen Donauabschnitts (Wachau, Freudenau, Hainburg),
 - c) in Ungarn (Nagymaros),
 - d) Bulgarien,
 - e) Rumänien
- bei Niedrigwasser eingeschränkt?

Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß weder in Österreich noch am Rhein eine ganzjährige Fahrtiefe von 2,50 m vorhanden ist?

36. Inwieweit wird die Entscheidung der ungarischen Regierung, den Vertrag mit der ČSFR über die Errichtung des Donaustaudammes bei Gabciko-Nagymaros zu kündigen, Auswirkungen auf die bestehenden Ausbaupläne haben?

37. Warum wird eine Erhöhung der bei Niedrigwasser garantierten Abladetiefe (Regulierungsniedrigwasserstand) von jetzt 1,70 Meter auf durchgehend 2,80 Meter für unabdingbar gehalten?

Welche Konsequenzen hätte eine Erhöhung der Abladetiefe auf nur 2,20 oder 1,90 Meter?

38. Sind Neuerungen in der Schiffbautechnologie (etwa Schiffe mit geringerem Tiefgang) schon vorhanden oder zu erwarten, die diese Dimensionierung unnötig werden lassen?

39. Wie beurteilt die Bundesregierung Aussagen der Rhein-Main-Donau AG, die Strecke Straubing – Vilshofen bilde hinsichtlich der Abladetiefe die letzte Engstelle auf der gesamten Strecke von der Mündung des Rheins bis zur Mündung der Donau, die es zu beseitigen gäbe?

40. Aufgrund welcher Erwägungen ist ein Ausbau des Streckenabschnitts Straubing – Vilshofen mit dem Ziel, das Befahren durch Viererschubverbände zu ermöglichen, nötig?

Wie ist dieses Ausbauziel zu begründen angesichts der Tatsache, daß sowohl der Altmühlkanal als auch Main und Rhein nicht für das Befahren mit Viererschubverbänden geeignet sind und daher ab Regensburg nur Zweierschubverbände eingesetzt werden können?

41. Wenn auf die Möglichkeit der Befahrung mit Viererschubverbänden verzichtet wird, wäre dann

- a) eine Reduzierung der Kanalbreite,
 - b) ein Verzicht auf den Seitenkanal bei Waltendorf,
 - c) ein Verzicht auf Staustufenhaltung
- möglich?

IV. Wasserwirtschaftliche Begründung des Ausbaus (Eintiefung)

42. Was sind nach Erkenntnis der Bundesregierung die Gründe für die immer weitergehende Eintiefung der Donau?

Welche Rolle spielen dabei schon existierende Stauhaltungen?

43. Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeiten ein, das Problem der weiteren Eintiefung der Donau durch flußbauliche Maßnahmen, insbesondere

- a) Sohle-Stabilisierung,
- b) Geschiebewirtschaftung,
- c) Kombination von Sohle-Stabilisierung und Geschiebezu-

gabe

in den Griff zu bekommen?

Sind in den derzeitigen Planungen die österreichischen Modelluntersuchungen zur Sohlestabilisierung berücksichtigt worden?

V. Zusammenspiel der Verkehrssysteme

44. Gibt es Untersuchungen über die Ökobilanz der Binnenschiffahrt, und zu welchen Ergebnissen kommen diese Untersuchungen hinsichtlich

- a) Treibstoff- und Energieverbrauch,
- b) Umweltbelastung durch Baumaßnahmen (z. B. Kanalbau),
- c) eines Vergleiches zu anderen Verkehrsträgern,

und wie sieht die Ökobilanz für die Ausbaustrecke aus?

45. Wie beurteilt die Bundesregierung Annahmen, durch den weiteren Ausbau der Donaustrecke werde es zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf den Wasserweg in diesem Bereich kommen?

46. Wie viele Millionen Tonnen freie Kapazitäten hat die Deutsche Bundesbahn auf der Strecke Regensburg – Passau im Güterverkehr

- a) derzeit,
- b) nach baulichen Verbesserungen und einer Verkürzung der Blockabstände der Signalanlagen,
- c) bei Bau eines dritten Gleises?

Welche Kosten wären für die jeweiligen Maßnahmen aufzu-

bringen?

47. Wird die Deutsche Bundesbahn ihre Frachttarife den Schiffs-

tarifen auf der kanalisierten Donau anleichen?

Welche Einnahmenverluste werden für die Deutsche Bundes-

bahn erwartet?

48. Müßten die Bahnbrücken nach Bogen und Deggendorf im Rahmen der Ausbaupläne erhöht werden, und hat dies die Stilllegung dieser Strecken zur Folge?

49. Welche Güter werden momentan hauptsächlich auf der Donau transportiert, mit welchen Endzielen, und wie wird sich die Zusammensetzung der Transportgüter in Zukunft entwickeln?

Welchen Anteil an der Gesamtgütermenge nehmen schwere Massengüter wie Kies, Kohle, Dünger, Getreide ein?

50. Inwieweit trifft es zu, daß der Seetransport über Küstenschiffahrt vom Schwarzen Meer bis nach Rotterdam sowohl schneller als auch kostengünstiger ist als der Transport über die Rhein-Main-Wasserstraße?

VI. Betroffenheit von Bürgern

51. Welche Flächen müssen nach bisherigem Planungsstand noch durch die RMD erworben werden, und wie viele Grundstücks-eigentümer wären davon betroffen?

Wie wurden die bisherigen Grundstückskäufe finanziert?

52. Mit welchen Entschädigungszahlungen ist im Falle der Notwendigkeit von Enteignungsverfahren zu rechnen?

Bis wann würden diese Verfahren abgeschlossen werden?

53. Wie hoch waren die Entschädigungszahlungen bei der bisherigen Kanalisierung

- a) bei Gebäuden,
- b) für Vernässung von landwirtschaftlichen Flächen,
- c) anderweitige Schadensersatzzahlungen, z. B. für die Mückenplage 1986 bis 1989 bei der Staustufe Geisling?

Bestehen noch weitergehende Schadensersatzforderungen?

54. Wie viele Kubikmeter natürlicher Retentionsraum (Wasser-rückhaltegebiet) gingen schon bisher zwischen Kehlheim und Geisling verloren, und wie hoch wird der Verlust zwischen Geisling und Straubing sein?

55. Inwieweit werden durch den geplanten weiteren Donauausbau bestehende Retentionsräume vom Fluß abgetrennt, und in welchem Umfang werden dadurch Abflußmenge und Abflußgeschwindigkeit erhöht?

Ist als Folge der Kanalisierung mit einem häufigeren Auftreten von Hochwasser zu rechnen?

In welchem Umfang ist die Schaffung neuer Retentionsräume geplant?

56. Wie wirkt sich der Ausbau der Donau zwischen Kehlheim und Straubing unter Berücksichtigung der Abflußgeschwindigkeit und der Hochwasserspitzen auf die Hochwassersituation für die Unterlieger zwischen Straubing und Passau aus?

57. Nach welchem Standard sind derzeit die Hochwasserdämme zwischen Straubing und Passau ausgebaut, und sind durch den Ausbau der Donau höhere Dämme erforderlich?

Warum wird die Donau vom Oberlauf her kanalisiert, ohne daß der notwendige Hochwasserschutz für die Unterlieger bereits gewährleistet ist?

58. Wie wird sich der Donauausbau auf die schon bisher besonders hochwassergefährdete Stadt Passau auswirken?

59. Welche Folgen hätte der Bruch eines Dammes?

Bonn, den 21. Oktober 1992

Horst Kubatschka

Robert Antretter

Lieselott Blunck (Uetersen)

Thea Bock

Hans Büchler (Hof)

Hans Büttner (Ingolstadt)

Marion Caspers-Merk

Dr. Marliese Dobberthien

Carl Ewen

Elke Ferner

Arne Fuhrmann

Monika Ganseforth

Dr. Liesel Hartenstein

Klaus Hasenfratz

Ilse Janz

Susanne Kastner

Siegrun Klemmer

Walter Kolbow

Volkmar Kretkowski

Dr. Klaus Kübler

Uwe Lambinus

Robert Leidinger

Ulrike Mascher

Heide Mattischeck

Ulrike Mehl

Jutta Müller (Völklingen)

Michael Müller (Düsseldorf)

Rudolf Müller (Schweinfurt)

Dr. Martin Pfaff

Otto Schily

Horst Schmidbauer (Nürnberg)

Renate Schmidt (Nürnberg)

Dr. Rudolf Schöfberger

Dietmar Schütz

Erika Simm

Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk

Ludwig Stiegler

Uta Titze

Günter Verheugen

Reinhard Weis (Stendal)

Dr. Axel Wernitz

Dr. Margrit Wetzel

Hermann Wimmer (Neuötting)

Dr. Hans de With

Verena Wohlleben

Hanna Wolf

Druck: Thenée Druck, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333