

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe der PDS/Linke Liste

Donaukanalisierung zwischen Vilshofen und Straubing

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Rhein-Main-Donau-AG (RMD) plant, den Abschnitt der Donau zwischen Vilshofen und Straubing mit zwei Staustufen und einem ca. 10 km langen Schleusenkanal auszubauen. Damit ist der niederbayerische Donaauraum als das bedeutendste zusammenhängende Fließgewässer-Auen-Ökosystem Bayerns von der Zerstörung bedroht.

Das Projekt ist nicht nur aus ökologischer Sicht unverantwortlich, es existieren auch erhebliche Zweifel an dessen Wirtschaftlichkeit. So liegt z. B. für das ca. 2 Mrd. DM teure Bauvorhaben keine Kosten-Nutzen-Rechnung vor; die vom Bundesministerium für Verkehr sowie von der RMD erstellten Bedarfsprognosen liegen weit auseinander.

Obwohl Kurzexpertisen vorliegen, die konkret alternative, umweltverträgliche Ausbaumethoden aufzeigen, werden für diese Varianten keine Prüfungsaufträge erteilt.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. zu prüfen, ob nicht zugunsten einer Kapazitätserweiterung der parallel laufenden Bahnstrecke auf einen Ausbau der Donau verzichtet werden kann;
2. unverzüglich unter veränderten Planvorgaben alternative Gutachten über umweltverträgliche Ausbaumethoden in Auftrag zu geben (u. a. bei Prof. Dr. Ogris, Wien);
3. unverzüglich eine Kosten-Nutzen-Analyse für die RMD-Pläne vorzulegen;
4. sich dafür einzusetzen, daß das Raumordnungsverfahren bis zum Abschluß der unter 1 bis 3 genannten Maßnahmen ausgesetzt wird.

Bonn, den 26. April 1993

Dr. Dagmar Enkelmann
Dr. Gregor Gysi und Gruppe

Begründung

Durch die von der Rhein-Main-Donau-AG geplanten Baumaßnahmen würde das seltene, intakte Fließgewässer-Auen-Ökosystem des niederbayerischen Donauraums schwere Schäden erleiden. Das Aussterben seltener Weichtier- und Fischarten, die Zerstörung von Auengebieten sowie schwere Grundwasserschäden sind zu erwarten.

Die Ausbaupläne sind auf die Maße von vollgeladenen Viererschubverbänden zugeschnitten. Diese Vierschubverbände machen in der Bundesrepublik Deutschland jedoch nur 5 % aller Binnenschiffe aus.

Die Bedarfsprognosen des Bundesministeriums für Verkehr und die der RMD fallen sehr unterschiedlich aus. Während das Bundesministerium für Verkehr mit 8 Mio. Tonnen im Jahr 2010 rechnet, geht die RMD von 12 Mio. Tonnen im Jahr 2005 aus. Da die RMD bereits für den Rhein-Main-Donau-Kanal einen viel zu hohen Bedarf prognostizierte, darf auch in bezug auf die Pläne zur Donaukanalisierung am Realitätsgehalt der Bedarfsprognosen gezweifelt werden. Eine Kosten-Nutzen-Analyse für das ca. 2 Mrd. DM teure Projekt existiert nicht.

Berechnungen des Bundes zufolge könnte die Deutsche Bundesbahn auf ihrer parallel verlaufenden Strecke nach Investitionen in Höhe von 70 Mio. DM zusätzlich 6 Mio. Tonnen Güter befördern. Dies sind 90 % des Transportvolumens bei 5 % der Investitionskosten. Die Möglichkeit einer Kapazitätserweiterung der Bahn anstelle eines Flußausbaus wurde bisher jedoch nicht geprüft.

Ebensowenig wurden umweltverträgliche Ausbaumethoden begutachtet. Mittlerweile existieren Kurzexpertisen über Alternativen, die zudem auch noch wesentlich kostengünstiger sind. Die von Prof. Dr. Ogris vorgeschlagenen Verbesserungen für die Schifffahrt durch Buhnenbauten und sohlstabilisierenden Maßnahmen werden mit lediglich ca. 200 Mio DM kalkuliert.

Im gegenwärtig durchgeführten Raumordnungsverfahren laufen die Fristen für die Einreichung der Stellungnahmen am 17. Mai 1993 ab. Angesichts der Tatsache, daß weder Alternativen zu den Plänen der RMD geprüft wurden noch dazu eine Kosten-Nutzen-Analyse vorliegt, muß die Bundesregierung sich dafür einsetzen, daß das Raumordnungsverfahren ausgesetzt wird.