

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe
der PDS/Linke Liste
— Drucksache 12/6328 —**

Geplanter Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen

1. Liegt für den geplanten Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen eine Kosten-Nutzen-Analyse vor?
Wenn ja, zu welchen konkreten Ergebnissen kommt diese?

Für den Teilabschnitt Straubing-Vilshofen des Donauausbaus wurde die dem Raumordnungsverfahren zugrundeliegende Lösung vor kurzem intern wirtschaftlich überprüft. Sie hat allein in ihrer Wirkung auf die Binnenschifffahrt ein stabil positives Nutzen/Kosten-Verhältnis größer 2, was im wesentlichen in der Anpassung an den bereits vorhandenen besseren Ausbautiefenstandard der gesamten Main-Donau-Wasserstraße begründet ist. Die übrigen gesamtwirtschaftlichen Effekte, die das Ergebnis weiter verbessern würden, sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

Die Wirtschaftlichkeit des Projekts wird vor Einstellung von Haushaltsmitteln für die Bauausführung in den Bundeshaushalt nach dem dann höheren Konkretisierungsgrad nach gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Kriterien erneut überprüft.

2. In welchem Umfang und mit welchem Ergebnis wurde die Ogris-Alternative untersucht?

Die Ogris-Methode baut auf der seit vielen Jahrzehnten angewendeten Flußbaumethode der Niedrigwasserregelung auf, bei

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 22. Dezember 1993 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

der mittels Buhnen oder Parallelwerken der Abflußquerschnitt eingeengt wird, um größere Fahrwassertiefen zu erzielen. Zur Verstärkung dieses Effektes wird bei der Ogris-Methode die Flußsohle gepanzert. In dem Donauabschnitt Straubing-Vilshofen wurde eine herkömmliche Niedrigwasserregelung bereits vor dem Zweiten Weltkrieg und bis in die 60er Jahre durchgeführt. Das Ziel, damit eine durchgehende Fahrrinnentiefe von nur 1,85 m unter ENR herzustellen, wurde dabei jedoch nicht erreicht. Die Rhein-Main-Donau AG hat für den Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen, der eine Fahrrinnentiefe von 2,80 m unter ENR vorsieht, im Rahmen der Vorarbeiten für das Raumordnungsverfahren unter Einbeziehung des Verzichts auf Stauerrichtung eine Vielzahl von Varianten untersucht. In diesem Zusammenhang hat die Bundesanstalt für Wasserbau in einem flußmorphologischen Gutachten zu flußbaulichen Maßnahmen ohne Staustützung und den Fragen nach den Grenzen dieser Methode Stellung genommen. In der Untersuchung „Grenzen flußbaulicher Methoden“, hat die Bundesanstalt für Wasserbau daran angeknüpft und zusätzliche umfangreiche Untersuchungen zu dieser Frage durchgeführt. Beide Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, daß die Ausbauziele ohne Stauerrichtung nicht erreicht werden können. Weiterhin fand auf Veranlassung des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen am 14. Juli 1993 ein Symposium statt, bei dem die Frage der technischen Machbarkeit der Ogris-Methode von Wissenschaftlern diskutiert wurde.

Inzwischen haben Bund und Freistaat Bayern vereinbart, zur Klärung der Frage, ob die Ausbauziele auch mit der Ogris-Methode erreicht werden können, ergänzende und vertiefende Untersuchungen durchzuführen.

3. Wer zeichnet für diese Untersuchung verantwortlich?

Das „Flußmorphologische Gutachten“ und das Gutachten „Grenzen flußbaulicher Methoden“ hat die Bundesanstalt für Wasserbau aufgestellt.

Das in der Antwort zu Frage 2 genannte wissenschaftliche Symposium „Flußbauliche Alternativen zum Bau mit Stauhaltung“ wurde von der Bayerischen Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege unter der Leitung des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen unter Mitwirkung namhafter Wissenschaftler durchgeführt.

4. Welche gravierenden Defizite enthält das Schaller-Gutachten?

Bei dem sog. Schaller-Gutachten handelt es sich um die Umweltverträglichkeitsstudie zum Raumordnungsverfahren für den Ausbau der Bundeswasserstraße Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Untersuchungsprogramm und Beurteilungsgrundlagen (Bewertungsprogramm) und Methodik wurden vom Bayerischen

Landesamt für Umweltschutz inhaltlich vorgegeben und in einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe einvernehmlich abgestimmt. Gravierende Defizite sind der Bundesregierung nicht bekannt.

5. Trifft es zu, daß es von der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie kritisiert wurde?
Wenn ja, aus welchen Gründen?

Das Bundesamt für Naturschutz (früher: Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie) fördert das vom Landkreis Deggendorf als Projektträger durchzuführende Gewässerstrandstreifenprojekt „Mündungsgebiet der Isar“ als Teil des Förderprogramms des Bundes zur Errichtung und Sicherung schutzwürdiger Teile von Natur und Landschaft mit gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung. Da dieses Projekt und der geplante Donauausbau aneinandergrenzen, besteht aus Sicht des Bundesamtes für Naturschutz Klärungsbedarf hinsichtlich der Auswirkungen der geplanten Ausbaumaßnahmen auf das Gewässerstrandstreifenprojekt. Bei dem in der Frage als Kritik bezeichneten Vorgang handelt es sich um eine in diesem Zusammenhang abgegebene verwaltungsinterne Stellungnahme. Die Klärung der darin gestellten Fragen ist eingeleitet, aber noch nicht abgeschlossen.

6. Inwieweit ist Ministerialdirektor Contzen, zugleich Aufsichtsrat der Rhein-Main-Donau AG, in die Entscheidungen zum Donauausbau involviert?

Ministerialdirektor Contzen ist im Rahmen seiner Dienststellung als Leiter der Abteilung Binnenschifffahrt und Wasserstraßen des Bundesministeriums für Verkehr in die Entscheidungsprozesse für Planung und Bau von Projekten an Bundeswasserstraßen eingebunden, also auch für den Donauausbau.

Die endgültige Entscheidung über das Ob und Wie des Donauausbaus wird jedoch in dem von der insoweit rechtlich unabhängigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd durchzuführenden Planfeststellungsverfahren getroffen. Das Bundesministerium für Verkehr übt keinen Einfluß auf Planfeststellungsverfahren aus. Im übrigen wäre eine Einflußnahme auf die Planfeststellungsbehörde durch Aufsichtsratsmitglieder auch gemäß § 20 Abs. 1 Nr. 5 VwVfG nicht zulässig.

7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß das Raumordnungsverfahren in Sachen Donauausbau so lange unterbrochen werden muß, bis eindeutige Antworten auf die unter 1 bis 5 gestellten Fragen vorliegen?
Wenn nicht, riskiert die Bundesregierung eine Verbandsklage gegen das Ergebnis des Verfahrens?

Zwischen der Bundesregierung und der Bayerischen Staatsregierung besteht Übereinstimmung, daß bis zum Vorliegen der Ergebnisse von zusätzlichen Untersuchungen und damit der endgültigen

tigen Klärung der Frage der technischen Machbarkeit eines alternativen Ausbaus der Donau zwischen Straubing und Vilshofen nach der Ogris-Methode weitere Verfahrensschritte im Raumordnungsverfahren nicht veranlaßt sind.

Im übrigen ist das für den geplanten Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen bei der Regierung von Niederbayern beantragte Raumordnungsverfahren, das nach Landesrecht durchgeführt wird, ein rein behördeninternes Verwaltungsverfahren, gegen dessen Ergebnis keine Klagemöglichkeiten bestehen.