

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva-Maria Bulling-Schröter,
Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS
– Drucksache 14/7189 –**

Untersuchungen und Videofilm zum Donauausbau**Vorbemerkung der Fragesteller**

Die Wasser- und Schifffahrtsbehörden der Bundesrepublik Deutschland informieren seit Mai 2001 Entscheidungsträger im Bund und im Freistaat Bayern sowie Kommunalpolitiker der betroffenen Region mit einem Videofilm über „Die fünf Varianten des Donauausbaus“. Der Film wurde im Auftrag des Bundes (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen – BMVBW) und des Landes Bayern (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie) erstellt. In einem Brief des Wasser- und Schifffahrtsamtes Regensburg an den Bund Naturschutz in Bayern e. V. vom 27. April 2001 heißt es dazu: „Das Video ist dazu bestimmt, insbesondere die Entscheidungsträger in Bund und Land, aber auch die kommunalpolitischen Gremien der vom Ausbau betroffenen Landkreise und Gemeinden sachlich zu informieren. Vor der Freigabe fand eine Prüfung und Abstimmung mit den an den Untersuchungen Beteiligten des Bundes und des Landes statt.“

Bürgerinitiativen und Umweltverbände Bayerns sehen in diesem aus öffentlichen Mitteln hergestellten Film allerdings keine sachliche Information über die Vor- und Nachteile verschiedener Ausbauvarianten, sondern durch tendenziöse Darstellung und Verschweigen wesentlicher Fakten eine Werbung für ökologisch höchst bedenkliche Stauvarianten.

So wird nach Angaben des Bundes Naturschutz in Bayern e. V. (Pressemitteilung vom 5. September 2001) im Film zum Beispiel verschwiegen, dass

- die Donau und ihre Auen als Schutzgebiet nach der Flora-Fauna-Habitat-(FFH) und Vogelschutzrichtlinie gemeldet sind und daher ein Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen mit einer oder mehreren Stau-stufen rechtlich – nach Ansicht verschiedener Umweltverbände – nicht zulässig sein würden (auch nach Ansicht des Präsidenten des Bundesamts für Naturschutz, Prof. Dr. Hartmut Vogtmann, siehe Süddeutsche Zeitung vom 26. Juli 2001),
- demgegenüber flussregulierende Maßnahmen, wie sie erstens in der Variante A des Gemeinsamen Berichts von Bund und Bayern über die ergänzenden und vertieften Untersuchungen beim weiteren Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen untersucht wurden, oder zweitens in einer verbesserten Variante A entsprechend der Machbarkeitsstudie

zur flussbaulichen Verbesserung des Ist-Zustandes von Prof. Dr. Hans Helmut Bernhart, Institut für Wasserbau- und Kulturtechnik in Karlsruhe, mit hoher ökologischer Verträglichkeit realisiert werden könnten, mit dem Schutzgebietstatus vereinbar wären (Wasserbauliche Studie – Bericht über relevante Fragen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse an der bayerischen Donau im Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen, erstellt im Oktober 1999 im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie),

- sich Staus auf die Gewässergüte auswirken und damit Folgekosten für die Gemeinden verbunden sind, da sich schon mit dem Bau der Staustufen zwischen Regensburg und Straubing die Gewässergüte der Donau deutlich verschlechtert hat und die gleiche Entwicklung auch im Abschnitt Straubing/Vilshofen zu erwarten wäre,
- sich Grundwasserspiegelveränderungen auf Trinkwasserversorgung, Standort Sicherheit von Gebäuden, Bodenfruchtbarkeit und Artenvielfalt auswirken.

Einige Aussagen, die im Film als sachliche Informationen dargestellt werden, sind nach Ansicht von Umweltverbänden falsch oder geben unbewiesene Annahmen wider, zum Beispiel:

- „Straubing/Vilshofen ist das Nadelöhr im transeuropäischen Schifffahrtsweg“.

Es wird verschwiegen, dass eine Fahrrinnentiefe von 2,50 m in Österreich durchschnittlich an 84 Tagen im Jahr, in der Slowakei/Ungarn an 121 Tagen und im innerungarischen Bereich an 94 Tagen pro Jahr unterschritten wird. Am Rhein wird das 20fache Transportaufkommen auf der 352 km langen Strecke von Iffezheim bis Köln bei einer garantierten Fahrrinnentiefe von nur 2,10 m bewältigt. Mit flussregulierenden Maßnahmen aber kann eine Fahrrinnentiefe von 2,50 m erreicht werden, d. h. nur an 22 Tagen im Jahr würde diese Fahrrinnentiefe noch unterschritten.

- „... flussbauliche Möglichkeiten wurden seit 1996 in allen Details untersucht ...“

Es entspricht nicht den Tatsachen, dass die flussbaulichen Möglichkeiten seit 1996 in allen Details untersucht worden wären. Das Gegenteil ist der Fall. Bis heute wurden weder Befürworter der flussbaulichen Alternativen (wie z. B. Prof. Dr. Hans Helmut Bernhart, Institut für Wasserbau- und Kulturtechnik in Karlsruhe oder Prof. Dr. Harald Ogris vom Institut für Konstruktiven Wasserbau der Technischen Universität Wien) noch Vertreter des Bundesamts für Naturschutz oder des Umweltbundesamts an den vertieften Untersuchungen beteiligt. Untersucht wurden von der Bundesanstalt für Wasserbau lediglich die von allen Umweltverbänden abgelehnte Variante B des Gemeinsamen Berichts von Bund und Bayern, die so genannte verschärzte flussbauliche Lösung, und die Variante A, welche eine Optimierung des Ist-Zustandes vorsieht. In Variante A wurden aber nicht alle Möglichkeiten, die Schifffahrtsbedingungen mit behutsamen flussregulierenden Maßnahmen zu verbessern, ausgelotet. So wird dort unverändert von einer Engstelle mit 40 m Fahrrinnenbreite an der Isarmündung ausgegangen und nur eine zusätzliche Verbesserung im Vergleich zum Ist-Zustand von 20 cm unterstellt. Tatsächlich könnte, wie Prof. Dr. Hans Helmut Bernhart in der o. g. Machbarkeitsstudie nachgewiesen hat, die Fahrrinnenbreite auch in der Isarmündung und in der Mühlhamer Schleife auf über 60 m ausgeweitet werden und im Übrigen eine Mindestfahrrinnentiefe von 2,50 m bei einer durchgehenden Fahrrinnenbreite von ca. 70 m auf der gesamten Strecke zwischen Straubing und Vilshofen flussregulierend und ökologisch verträglich hergestellt werden.

Die Varianten A und B (Ausbauvarianten ohne Staustufen) in den „vertieften Untersuchungen“ wurden im Übrigen von Fachleuten untersucht, die schon im Vorfeld behauptet haben, dass sich ausreichende Schifffahrtsbedingungen nur mit Staustufen herstellen lassen. Die ökologischen Auswirkungen der geplanten Staustufen wurden unter Federführung durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde durchgeführt, einer Behörde des BMVBW.

- „je höher die Baukosten, desto mehr Ausgleichsmaßnahmen ...“

Im Video wird unterstellt, es würden 25 Prozent der Baukosten für ökologische Ausgleichsmaßnahmen verwendet und es würde deshalb ein aus ökologischer Sicht begrüßenswerter Zusammenhang zwischen steigenden Baukosten und damit angeblich steigenden Mitteln für ökologische Ausgleichsmaßnahmen bestehen. Demgegenüber betragen üblicherweise die Mittel für solche Ausgleichsmaßnahmen lediglich 10 Prozent der Baukosten. Zudem ignoriert ein solch konstruierter Zusammenhang völlig den Vorrang der Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft vor Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

- „Auf Energiegewinnung wird bei allen Staustufen ausdrücklich verzichtet ...“

Diese Aussage entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Nach dem Konzessionsvertrag entscheidet bis zum Jahr 2050 ausschließlich die Rhein-Main-Donau AG, ob und wann Staustufen zur Stromerzeugung genutzt werden.

- „Kosten ...“

Die Kostenangaben für die einzelnen Varianten sind im Video und im Gemeinsamen Bericht von Bund und Bayern offensichtlich widersprüchlich. Der Film geht z. B. ohne Begründung davon aus, dass die Hochwasserschutzkosten bei jeder Ausführungsvariante gleich sind. Im Gemeinsamen Bericht von Bund und Bayern sind sie aber je nach Variante unterschiedlich.

Die geschätzten Gesamtkosten für die Aufstauungsvariante C betragen im Video und im Gemeinsamen Bericht von Bund und Bayern 948 Mio. DM. Die Angaben des Referats BW 24 des BMVBW für die Variante C vom 14. Oktober 1996 wiesen aber weit höhere Schätzungen aus. Sie lagen zwischen 1 120 und 1 660 Mio. DM, und dies, obwohl damals mit deutlich geringeren Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gerechnet wurde. Es drängt sich damit der Eindruck auf, dass die Kostenangaben im Video und im Gemeinsamen Bericht von Bund und Bayern zu Gunsten einer Aufstauungsvariante geschönt wurden, um in die Nähe der von den Gesamtkosten her billigsten flussbaulichen Variante A (711,7 Mio. DM nach Gemeinsamen Bericht von Bund und Bayern) zu gelangen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Zur Vorbereitung einer Entscheidung über den weiteren Donauausbau haben Bund und Bayern am 17. Oktober 1996 u. a. vereinbart, alle Möglichkeiten einer Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse in der freifließenden Strecke zwischen Straubing und Vilshofen zu untersuchen. Die Ergebnisse der vertieften Untersuchungen liegen seit dem Sommer 2001 vor. Sie sind in dem „Schlussbericht“ der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (WSD Süd) und in der „Zusammenfassung der Ergebnisse der verkehrswasserbaulichen Untersuchungen“ der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), die beide im Internet unter www.WSV.de abrufbar sind, veröffentlicht. Auch die ökologische Studie ist im Internet bei www.do-gis.de einsehbar.

1. Wie rechtfertigt die Bundesregierung als Mitauftraggeberin die Gestaltung des Videofilms angesichts der Kritik, dass in dem Videofilm nicht objektiv informiert, sondern durch tendenziöse Darstellung und Verschweigen wesentlicher Fakten eindeutig für ökologisch höchst bedenkliche Stauvarianten geworben wird?

Der Videofilm „Die fünf Varianten des Donauausbaus“ war dazu bestimmt, während der Erstellung der Untersuchungsberichte insbesondere alle interessierten politischen Gremien, so auch die kommunalpolitischen Gremien der vom Aus-

bau betroffenen Landkreise und Gemeinden, sachlich über die laufenden Untersuchungen zu informieren. Schwerpunkt war dabei eine sich auf das Grundsätzliche beschränkende, allgemeinverständliche Darstellung der zu untersuchenden Varianten, wobei auf Details, die aber in den späteren Untersuchungsergebnissen vorgestellt werden, sowie auf jede Art der Bewertung verzichtet wurde.

2. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die Feststellung im Video, es würden 25 Prozent der Baukosten für ökologische Ausgleichsmaßnahmen verwendet und es würde deshalb ein aus ökologischer Sicht begrüßenswerter Zusammenhang zwischen steigenden Baukosten und damit angeblich steigenden Mitteln für ökologische Ausgleichsmaßnahmen („je höher die Baukosten, desto mehr Ausgleichsmaßnahmen …“) bestehen?

Es trifft zu, dass alle Kostenermittlungen für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Aufwendungen in Höhe von 25 % der Baukosten berücksichtigen. Diese Kostenpauschalierung war notwendig, da keine genauen Informationen über den notwendigen Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorliegen. Der Wert von 25 % der Baukosten wurde aufgrund der sich abzeichnenden Ergebnisse der ökologischen Studie und der Erfahrungen mit früheren Ausbaumaßnahmen an der Main-Donau-Wasserstraße festgelegt. Die Höhe der Investitionskosten wurde lediglich rein kalkulatorisch als Indikator für wahrscheinlich notwendig werdende ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benutzt. Die hohen Ausgleichskosten haben eine entsprechend reduzierende Wirkung auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis, insbesondere bei den Varianten mit einem hohen Investitionsbedarf.

3. Warum wurde bis heute der Bundesanstalt für Wasserbau nicht der Auftrag erteilt, eine verbesserte Variante A nach den Vorschlägen von Prof. Dr. Hans Helmut Bernhart vom Institut für Wasserbau und Kulturtechnik zu prüfen und auszuarbeiten?

Bei Beachtung der maßgeblichen physikalischen Prozesse, d. h. Berücksichtigung der Flussmorphologie und der Unterhaltung des Gewässerbettes sowie der äußeren Randbedingungen, wie Bezug auf den Regulierungsniedrigwasserstand RNW 1997 (und nicht RNW 1987, der von Prof. Dr. Hans Helmut Bernhart verwendet wurde), weisen die Untersuchungen von Prof. Dr. Hans Helmut Bernhart in etwa die gleiche nutzbare Fahrrinnentiefe auf, wie sie in den Untersuchungen der Bundesanstalt für Wasserbau nachgewiesen wurden. Dies hat Prof. Dr. Hans Helmut Bernhart bei dem Workshop am 25. November 2000 in der Fachhochschule Deggendorf bestätigt. Insofern sind die Ergebnisse der vertieften Untersuchungen unter den beteiligten Wissenschaftlern unstrittig.

4. Warum wurden bis heute an den vertieften Untersuchungen weder Wasserbauer beteiligt, die flussbauliche Alternativen befürworten, wie Prof. Hans Helmut Bernhart vom Institut für Wasserbau und Kulturtechnik Karlsruhe oder Prof. Dr. Harald Ogris von der TU Wien, noch das Bundesamt für Naturschutz und das Umweltbundesamt?

Eine Beteiligung von Prof. Dr. Harald Ogris und Prof. Dr. Hans Helmut Bernhart sowie des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) und des Umweltbundesamtes im Rahmen des Untersuchungsprogramms war nicht notwendig, da die federführenden Oberbehörden BAW und Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) über qualifizierte Mitarbeiter verfügen und die ergänzende Hinzuziehung von externen Sachverständigen durch die Versuchsanstalt für Binnenschiffbau in Duisburg, der TU München, der TU Karlsruhe und der TU Innsbruck bereits frühzeitig erfolgte. Zudem bestehen permanent fachliche Kontakte zwischen BfG und BfN.

5. Wie erklärt die Bundesregierung die völlig unterschiedlichen Zahlenangaben für die Investitionskosten
- im Video (Hochwasserschutzkosten bei allen Varianten gleich),
 - im Gemeinsamen Bericht von Bund und Bayern (unterschiedliche Hochwasserschutzkosten) und
 - in den Angaben des Referats BW 24 des BMVBW vom 14. Oktober 1996 (erhebliche Differenz zu den Gesamtkostenangaben in a) und b))?

Die Kostenangaben für den Donauausbau und den Hochwasserschutz im Video und im Gemeinsamen Bericht von Bund und Bayern sind völlig identisch; sie stehen auch in Einklang mit den Angaben des Referats BW 24 des BMVBW vom 14. Oktober 1996.

- a) Der Videotext lautet:

„Die Kosten ohne Mehrwertsteuer in Millionen.“

	Ist-Zustand	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D1	Variante D2
Kosten	667	712	833	948	1 222	1 317

Enthalten sind die Aufwendungen für den Hochwasserschutz von 667 Millionen, die erbracht werden müssten, auch wenn nicht ausgebaut würde.“

- b) Die Zahlen im Gemeinsamen Bericht von Bund und Bayern lauten:

Investitionsausgaben (zzgl. MwSt., Preisstand 1998)

	Investitionsausgaben (Mio. DM zzgl. MwSt.)					
	Ist-2000	A	B	C	D1	D2
Donauausbau	–	212,3	457,0	461,3	885,5	864,3
Hochwasserschutz	667,0	499,3	376,6	486,4	335,9	452,1
Summe	667,0	711,7	832,6	947,4	1 221,4	1 316,4

Sie sind identisch mit den Angaben im Videofilm.

- c) Die noch wenig detaillierten Planungen von 1996 für eine 1-Stufen-Variante Aicha sahen für die verbleibenden freifließenden Donaustrecken die Ausführungsarten

- Geschiebemanagement: (Kosten: 1,12 Mrd. DM incl. MwSt.) oder
- Sohldeckwerk: (Kosten: 1,66 Mrd. DM incl. MwSt.)

vor. Die wesentlich detaillierteren Planungen für die jetzige Variante C, die eher der Ausführungsart „Geschiebemanagement“ entsprechen, weist Kosten in Höhe von 1,1 Mrd. DM incl. MwSt. (entspricht 947,4 Mio. DM zzgl. MwSt.) aus. Die Kosten sind damit fast identisch.

