

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dorothea Steiner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausbau der Bundeswasserstraße Donau zwischen Straubing und Vilshofen

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.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

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?
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)?
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?

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?
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?
7. Sind nach Ansicht der Bundesregierung durch den Klimawandel neue Aspekte aufgetreten, die den Ausbau der Donau betreffen?
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?
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?
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?
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?
12. Ist der Bundesregierung bekannt, dass ohne eine vollständige Prüfung der Staufufenvarianten auf ihre Vereinbarkeit mit den Umwelt- und Gewässerschutzrichtlinien der EU weder eine Genehmigung noch eine Förderung durch die EU möglich ist?
13. Wer trägt die Personalkosten der RMD Wasserstraßen GmbH?
14. Ist es richtig, dass die RMD Wasserstraßen GmbH bisher im Auftrag der bayerischen Staatsregierung die Stauvariante vertreten hat?
15. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung ein wirtschaftliches Eigeninteresse der RMD AG, bzw. der RMD Wasserstraßen GmbH an einer Staufufenkanalisierung?
16. Trifft es zu, dass sich im Vergleich zur Variante A bei Umsetzung der Staufufe C 280 das Auftragsvolumen für die RMD Wasserstraßen GmbH vergrößern würde?
17. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Variante C 280 langfristig die Möglichkeit der Energiegewinnung durch ein Wasserkraftwerk ermöglicht?
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?
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?

Berlin, den 12. Januar 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion