

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Sabine Stüber, Dr. Barbara Höll, Ralph Lenkert und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Sanfter Ausbau der Donau im frei fließenden Abschnitt Straubing-Vilshofen**

Der frei fließende Donauabschnitt Straubing-Vilshofen wird vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz, Abt. Naturschutz und Landschaftspflege (25. Januar 2005, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, DE7142301) als „herausragendes Erhaltungsgebiet für Auen- und Stromtalgebirgsräume“ und als Gebiet mit „besonders artenreicher Fisch- und Weichtierfauna mit teils sehr seltenen oder endemischen Arten“ bezeichnet. Es handelt sich bei diesem Gebiet um ein „Europäisches Vogelschutzgebiet, das sich teilweise mit einem FFH-Gebiet überschneidet“. Der „Erhalt eines ungestörten auetypischen Wasserhaushaltes, ausreichender Retentions- und Überschwemmungsbereiche“, und der „Erhalt der auetypischen Vielfalt und Vernetzung an Lebensräumen und Kleinstrukturen“ (11. Februar 2008, NATURA 2000 Bayern, höhere Naturschutzbehörde in Niederbayern) werden hier explizit gefordert. In diesem Zusammenhang ist ein Ausbau dieses Donauabschnittes außerhalb der Variante A (weiter optimierter Ist-Zustand, bei dem die bestehenden Regelungsbauwerke ergänzt und erneuert und einzelne Flussausbaggerungen vorgenommen werden) in Frage zu stellen. Hinzu kommt, dass lediglich die Ausbauvariante A eine ökologische Durchgängigkeit auch stromaufwärts gewährleisten kann (28. August 2008, Bund Naturschutz in Bayern e. V.). Die Bundesregierung bezeichnet in der Bundestagsdrucksache 17/4207 den Beschluss des Deutschen Bundestages von 2002, der einen „sanften“ Ausbau für die Donau fordert, dabei als „schlichten Parlamentsbeschluss, der die Bundesregierung rechtlich nicht bindet“.

Seit 1976 ist die RMD Wasserstraßen GmbH (RMD) planende und durchführende Institution für den Ausbau der Donau von Regensburg bis Vilshofen (Vertrag zwischen der Bundesregierung, dem Freistaat Bayern und der RMD von 1976). Diese Institution ist eine Tochtergesellschaft der Rhein-Main-Donau AG und damit seit dem 1. Januar 1995 zu fast 100 Prozent im Besitz von Energieversorgungsunternehmen.

Im Rahmen der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen (28. April 2011, 2. Bericht des BMVBS an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, Haushaltsausschuss – Drucksache 2983 – 17. WP) ist die Donau auf dem Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen als Vorrangnetz  $\geq 10$  Mio. t/Jahr eingestuft. Dies sei laut dem ersten Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (24. Januar 2011, Bericht des BMVBS an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, Drucksache 17(15)165) mit einem zügigen Ausbau und laut dem 2. Bericht des BMVBS mit erheblichen Eingriffen verbunden.

Es hat sich gezeigt, dass nicht der Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen den Schiffsverkehr hemmt. Immer wieder auftretende Vereisungen des

Rhein-Main-Donau-Kanals und niedrige Brücken stellen z. B. laut Dr. Hubert Weiger vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. die eigentlichen Engpässe der Donau dar (3. Januar 2011, PM des Bund Naturschutz e. V. „RMD-Kanal zeigt sich als wahrer Engpass für die Schifffahrt“).

Schifffahrtsabgaben auf künstlichen Wasserstraßen (im Mittel 0,3 bis 0,4 Cent/tkm) sind in der Binnenschifffahrt nicht mit berechnet, die Fahrplan-Trassenpreise der Eisenbahn jedoch in den Selbstkosten der Güterzüge berücksichtigt. Nur auf natürlichen Gewässern, die den Einsatz großer Schiffseinheiten mit einer Abladetiefe von deutlich mehr als 2,80 m gestatten, ist ein Vorteil der Binnenschifffahrt nachweisbar. Derartige Fahr-Wasserverhältnisse liegen in Deutschland praktisch nur auf dem Niederrhein unterhalb Duisburg-Ruhrort vor. (VCD Neue Wege, Februar 2010, Dr. Rudolf Breimeier: „Binnenwasserstraßen: Die wirtschaftlichsten Transportwege?“)

Untersuchungen haben ergeben, dass die Schadstoff- und Klimabilanz der Binnenschifffahrt hinter die der Bahn deutlich zurückfällt. Begründet wird diese Aussage mit dem oft größeren Transportweg der Binnenschiffe, dem unterschiedlichen Kraftstoffverbrauch stromauf- und stromabwärts und dem insgesamt größeren Schadstoffausstoß der Binnenschiffe gegenüber der Bahn, da über 90 Prozent des Bahngüterverkehrs mit Elektroloks erfolgt (Dr. Gunnar Gohlisch, Dr. Burkhard Huckestein, Stephan Naumann, Petra Röthke-Habeck: „Umweltauswirkungen der Binnenschifffahrt. Ein Vergleich mit Lkw- und Bahntransporten“, Internationales Verkehrswesen, Jg. 57, Nr. 4, 2005). Von Seiten der Bundesregierung heißt es dagegen, dass „die aus Kohlendioxid-, Luftschadstoff- und Lärmemission gebildeten externen Kosten der Binnenschifffahrt niedriger sind als die der Bahn“ (Bundestagsdrucksache 17/546).

Bayern steht laut der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) deutschlandweit auf Platz 2 in der Anzahl der Staustufen. Führend ist Bayern im bundesweiten Durchschnitt dabei in der Anzahl der „Dringlichkeit der Maßnahmen zur Verbesserung der Durchgängigkeit“. Für potamodrome Fischbestände (Fische, die ausschließlich im Süßwasser leben), die zum Teil in einem schlechten Erhaltungszustand sind, ist eine Verbesserung der Durchgängigkeit der Donau speziell in Straubing, Geisling und Regensburg vonnöten (20. August 2010, „Herstellung der Durchgängigkeit an Staustufen von Bundeswasserstraßen“, Bundesanstalt für Gewässerkunde, im Auftrag des BMVBS).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie lassen sich im Zusammenhang mit den Feststellungen des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz vom 25. Januar 2005 und der höheren Naturschutzbehörde Niederbayern vom 11. Februar 2008 andere Ausbauvarianten als die Variante A begründen?
2. Wann endet der Vertrag zwischen der RMD, der Bundesregierung und dem Freistaat Bayern?
3. Wie sind die Ausstiegskonditionen des Vertrages?
4. Welche Auswirkungen hat die Einstufung des Donauabschnittes Straubing-Vilshofen (Flusskilometer 2327,52 – 2249,16) seitens des BMVBS als Vorrangnetz?
5. Wie schätzt die Bundesregierung die Objektivität der RMD in Bezug auf den Ausbau des genannten Donauabschnitts ohne Staustufen und Wasserkraftwerk ein?
6. Wann und wie lange genau war der RMD-Kanal von 2005 bis heute wegen Vereisung gesperrt?
7. War der RMD-Kanal ab 2005 noch aus anderen Gründen gesperrt?

8. Wann war das?
9. Welche Auswirkungen hatte das auf die Schifffahrt?
10. Wie hoch sind die einzelnen Donaubrücken genau?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des Prof. Dr. Horst Hanusch und Dr. Klaus-Norbert Münch (November 2001, Prof. Dr. Horst Hanusch, Dr. Klaus-Norbert Münch: Donauausbau Straubing – Vilshofen, Zusammenfassende Stellungnahme zu verschiedenen Gutachten ...), dass die Mühlhamer Schleife maßgeblich die Schiffsfrequenz auf der Donau beeinflusst?
12. Wie begründet die Bundesregierung den Bedarf für einen Ausbau des Donauabschnitts außerhalb der Variante A bei einem Rückgang der Güterbeförderung und des Güterumschlags durch die Binnenschifffahrt in Bayern (Verkehr in Zahlen 2010/2011, BMVBS)?
13. Was geschieht mit dem Flusssediment, das nach Flussausbaggerungen übrigbleibt?
14. Wie steht die Bundesregierung zu der Methode der Sedimentkonditionierung (KSIS-Strategie – Keep Sediments In System), bei der anstelle der Ausbaggerung der Schlick im Gewässer ohne chemische Zusätze verflüssigt wird?
15. Wie schätzt die Bundesregierung die Kosten der Binnenschifffahrt gegenüber dem Bahntransport ein, gerade in Bezug zur oben aufgeführten Aussage von Dr. Rudolf Breimeier?
16. Wie sehen die „35 vorgezogenen Hochwasserschutzmaßnahmen“ (Bundestagsdrucksache 17/4207) im Einzelnen aus?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussagen der Wissenschaftler des Umweltbundesamtes, dass „die Schadstoff- und Klimabilanz der Binnenschifffahrt hinter die der Bahn deutlich zurückfällt“?
18. Aus welchem Gutachten geht die gegenteilige Aussage der Bundesregierung hervor, dass die externen Kosten der Binnenschifffahrt niedriger sind als die der Bahn (Bundestagsdrucksache 17/546)?
19. Wie steht die Bundesregierung einer Errichtung einer Stützwelle in Aicha und der damit verbundenen unmöglichen Fischwanderung stromaufwärts gegenüber?
20. Wann ist für die Schleuse in Straubing die Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit geplant?
21. Wie sehen die Pläne für die Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit in Geisling und Regensburg aus?

Berlin, den 22. August 2011

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

